N° 608. 12e ANNÉE. — N° 1. SAMEDI 1er JANVIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois	un an.
Paris	12 f. —	22 f.
Départements	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Cie, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

A NOS LECTEURS.

Le développement du crédit et l'extension considérable des voies ferrées imposent à un journal comme le nôtre de nouveaux efforts pour rester à la hauteur de la mission que nous croyons, jusqu'à présent, avoir consciencieusement remplie, mais qui s'agrandit et s'élève avec le crédit, l'industrie, le commerce et la fortune de la France. Nous ne sommes jamais restés en arrière du progrès, quelquefois même nous en avons été les précurseurs. Nos lecteurs n'ont peut-être pas oublié que naguère encore la grande et belle industrie des chemins de fer était à la fois en suspicion au gouvernement et aux capitaux. Le gouvernement, qui l'avait blessée à mort en lui marchandant d'intelligentes et équitables conditions; les capitaux, qui ne prévoyaient pas les magnifiques résultats qu'elle a donnés, refusaient également de lui venir en aide. Le *Journal des Chemins de fer*, ferme dans sa conviction, éclairé par des études soutenues et patientes, au risque de jouer le rôle de Cassandre, ne cessait de prophétiser l'avenir immense réservé à la grande industrie. Il reprochait au gouvernement sa persistance à refuser la réparation des erreurs qu'il avait commises; il appelait les capitaux à venir féconder un champ presque vierge encore; le *Journal des Chemins de fer* rassurait enfin les détenteurs d'actions, et bien en a pris à ceux qui ont eu confiance dans ses avis et qui ont conservé des valeurs alors avilies, maintenant classées parmi les plus solides et les plus productives! Dans cette campagne en faveur de l'industrie des voies ferrées, le *Journal des Chemins de fer* s'enorgueillit d'avoir devancé l'opinion publique et de l'avoir guidée. A peine l'ordre avait-il succédé au désordre, que les résultats que nous avions prévus se sont réalisés : l'industrie des chemins de fer s'est popularisée; les valeurs, autrefois concentrées chez quelques capitalistes, se sont réparties, classées et popularisées. Aujourd'hui, le paysan comme le citadin, l'agriculteur comme le commerçant, connaissent les actions de chemins de fer, et elles représentent les économies du peuple, aussi bien que la fortune des classes élevées. C'est là un grand fait, qui a déjà d'importants résultats dans le présent, qui en aura de plus grands encore dans l'avenir, et à propos duquel de moins modestes que nous pourraient peut-être dire : *et quorum pars magna fui.*

Nous le disions en commençant : *succès oblige*, et nous ne nous faisons pas illusion sur ce que le nôtre nous impose.

Nous servirons les intérêts des Compagnies en leur rappelant les progrès qu'elles ont encore à accomplir : la réduction des frais d'administration, la simplification du service, un système unique de comptabilité, etc., etc.

Nous servirons les intérêts des actionnaires, en multipliant nos informations; en mettant à la portée et pour ainsi dire sous la main de tous les renseignements qui peuvent éclairer soit dans le choix des valeurs, soit dans leur examen comparatif, soit enfin dans toutes ces indications minutieuses, et cependant indispensables, qui peuvent servir de guide aux détenteurs d'actions de chemins de fer.

En ce moment, et dans le but de répandre la connaissance de tout ce qui se rattache à l'industrie des voies ferrées, nous étudions une combinaison qui nous permettra de populariser et d'étendre notre publicité.

C'est sous l'influence de la même pensée que nous venons d'ajouter à notre administration une division spéciale qui s'occupera :

1° De toutes les opérations de banque, et principalement de l'achat et de la vente des actions de chemins de fer et fonds publics ;

2° De la souscription aux entreprises financières ou industrielles que nous aurons étudiées et qui nous paraîtront utiles et avantageuses aux capitalistes.

Afin de donner à cette division spéciale une organisation en rapport avec le but qu'elle se propose, nous nous sommes adjoint les plus anciens et les plus expérimentés de nos rédacteurs, et nous leur avons confié

la direction de cette division spéciale, à laquelle néanmoins nous ne cesserons d'apporter le concours de notre expérience et de notre active coopération.

J. Mirès.

Nous publions l'extrait relatif aux travaux publics du rapport de M. Troplong, vice-président du Sénat, sur le projet de sénatus-consulte modificatif de la Constitution. L'exposé des motifs, dont nous avons donné un extrait dans notre dernier numéro, était dû à la plume de M. Baroche, et non à celle de M. Troplong comme nous l'avons dit par erreur. Nous joignons à l'extrait du rapport de M. Troplong, l'art. 4, du sénatus-consulte du 25 décembre, qui devient la charte nouvelle des travaux publics.

Rapport.

L'art. 4 est relatif aux travaux publics : il vous propose une modification grave à l'art. 10 de la loi du 21 avril 1832 et à l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841. Votre commission en a fait une étude approfondie ; voici les idées auxquelles elle s'est arrêtée.

Deux cas peuvent être prévus en cette matière : l'un qui a lieu lorsque les travaux d'utilité publique et les entreprises d'intérêt général n'entraînent pas d'engagements du Trésor ; l'autre qui a lieu lorsque ces grandes créations ont pour conditions des obligations ou des crédits à la charge du Trésor.

Le premier cas soulève une question de droit constitutionnel sur laquelle votre commission n'a pas longtemps hésité. Elle a considéré que la puissance législative n'avait été investie du droit de décréter les travaux et entreprises dont il s'agit, que parce qu'après la révolution de 1830 la forme du Gouvernement avait fait définitivement pencher du côté des chambres la prépondérance politique. Avant cette époque, c'était par décret impérial ou par ordonnance royale que les travaux publics étaient autorisés, et que l'utilité publique entraînant expropriation était déclarée. Telle était la disposition de la loi du 8 mars 1810, qu'on n'accusera pas assurément d'un empiétement jaloux : car toutes les lois qui, dans des temps postérieurs, se sont occupées de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ont eu pour but de modérer les garanties exagérées que la loi du 8 mars 1810 avait données à la propriété privée, et de dégager l'intérêt public des entraves qui le compromettaient. Sans doute le pouvoir d'exproprier est exorbitant du droit commun, et l'on ne saurait livrer la propriété privée aux caprices d'autorités subalternes ; mais le pouvoir central est placé si haut et dans de telles conditions d'impartialité, qu'il est le juge le plus juste et le plus éclairé de l'utilité publique (1). Sans doute encore, les grands travaux demandent des vues d'ensemble et des combinaisons étendues ; mais le pouvoir central n'est chargé d'administrer en grand que parce qu'il est excellemment posé pour les embrasser. Il reste donc dans son rôle d'administration suprême en dirigeant l'activité nationale vers les travaux qui développent la richesse du pays et mettent à côté des populations les véritables moyens de combattre la misère (1). On convient cependant que toutes les fois que ces travaux imposent à l'État des dépenses non prévues, l'allocation des crédits appartient au pouvoir politique qui est appelé par la Constitution à voter l'impôt. Mais notons-le bien, ce sont les frais du travail, et non le travail en lui-même qui sont soumis à la sanction législative. Pour que l'équilibre soit conservé entre le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif, il faut que le premier reste appréciateur libre, souverain, de l'utilité et de la direction du travail, comme l'autre reste juge en dernier ressort de la dépense : d'où il suit que si l'État n'est pas constitué en dépense par ces entreprises ; si, par exemple, elles sont concédées à des compagnies qui consentent à les conduire à fin sans engagement du Trésor, la puissance législative est désintéressée, et toute l'opération demeure dans le domaine exclusif du pouvoir exécutif. L'État, en effet, n'aliène aucune partie du domaine public ; il ne contracte aucune obligation onéreuse ; il s'enrichit, au contraire, par des créations qui augmentent la prospérité publique et doivent un jour lui faire retour : le prince est donc l'unique représentant de la nation pour ordonner, traiter et stipuler sur ces sortes de matières (2). Qu'une Compagnie anonyme établisse à ses propres frais un chemin de fer, l'État, par la concession, acquiert une voie nouvelle (3) ; mais il n'aliène aucune portion préexistante de la grande voirie ; il fait l'affaire du public, gère comme un bon père de famille, et augmente le patrimoine de la société au lieu de le grever par des charges.

La loi du 8 mars 1810 était donc dans le vrai lorsqu'elle disait (4) qu'un décret impérial pouvait seul ordonner les travaux publics. Par contre, il faut reconnaître qu'un vote du Corps législatif peut seul autoriser la dépense.

Ces principes ont été suivis jusqu'en 1830.

Mais en 1832, un premier pas fut fait en dehors de cette voie par un amendement introduit par la chambre des députés à la loi du budget. Par l'art. 10 de la loi du 21 avril 1832, il fut statué que nulle création aux frais de l'État, d'une route, d'un canal, etc., etc., ne pourrait avoir lieu, à l'avenir, qu'en vertu d'une loi spéciale. On commença dès lors à confondre le travail et la dépense ; on attribua au pouvoir chargé de voter la dépense le droit de décider en même temps la question, plus gouvernementale que législative, de l'ordonnance du travail.

L'année suivante, un second empiétement prit place dans la loi du 7 juillet 1833, qui refondit la législation sur l'expropriation. Le gouvernement avait fait ses efforts pour maintenir les précédents de la loi de 1810, et pour faire reconnaître le droit du roi d'autoriser les travaux. Mais l'arme redoutable des amendements renversa ce système. Si on n'alla pas jusqu'à décider, comme le voulaient quelques députés, que tous les travaux quelconques ne pussent être ordonnés que par une loi, on ne voulut pas consentir à les laisser tous au domaine de l'ordonnance ; et l'art. 10, œuvre de la chambre des députés, décida que « tous les grands travaux publics, routes royales, canaux, chemins de fer, canalisation de rivières, bassins et docks entrepris par l'État ou par compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subsides du trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourraient être, exécutés à l'avenir qu'en vertu d'une loi rendue après enquête administrative. »

On ne laissa aux ordonnances que les travaux de moindre importance et les chemins de moins de 20,000 mètres de longueur.

Ces débats législatifs sont dignes de sérieuses méditations pour ceux qui étudient les phases diverses de la prérogative de la couronne. On y voit combien la persévérance de l'opposition et la condescendance parlementaire multipliaient d'efforts pour enlever au pouvoir exécutif le plus possible de ses anciennes attributions.

Votre commission, à l'unanimité, vous propose donc, messieurs, l'adoption des deux premiers paragraphes de l'art. 4 ; mais elle y met une condition, qui forme l'objet d'un amendement consenti par MM. les commissaires du Gouvernement : c'est que, si les travaux et entreprises ont pour conditions des engagements ou des subsides du trésor, le crédit devra être accordé par une loi avant la mise à exécution. Il serait, en effet, dangereux que les travaux fussent commencés avant le vote législatif ; les finances de l'État pourraient être compromises par des entreprises précipitées ; le vote législatif qui viendrait ensuite manquerait d'une suffisante indépendance en présence des faits accomplis. Il n'y a pas d'inconvénient, dans la plupart des cas, à attendre la réunion du Corps politique qui décide les questions d'impôts. Il est bon et prudent de lui réserver entière sa prérogative à cet égard.

Toutefois, nous avons prévu que certaines circonstances extraordinaires pourraient peser sur le Gouvernement et exiger de lui une prompte action. En cas de guerre, de grands sinistres et autres faits de force majeure, un Gouvernement vigilant ne saurait perdre dans une attente fatale un temps précieux. Un paragraphe final vous propose donc d'autoriser alors le Gouvernement à ouvrir des crédits supplémentaires et à se mettre à l'œuvre, en attendant que le Corps législatif se réunisse. A la plus prochaine session, ce corps serait appelé à se prononcer sur ces crédits.

Mais nous ferons remarquer au Sénat que ces exécutions d'urgence ne sauraient jamais avoir lieu pour les grands travaux et entreprises d'utilité publique concédés à des compagnies, moyennant des engagements du trésor. Alors il sera nécessaire toujours, et, dans tous les cas, d'attendre le vote du Corps législatif. Cette exception s'explique par des raisons d'une haute gravité au devant desquelles le Gouvernement s'est empressé de venir spontanément.

Les créations de chemins de fer, quand elles ne sont pas échelonnées avec mesure, encombrent la place de valeurs aléatoires ; elles surexcitent la passion du jeu, et font dégénérer les combinaisons du crédit en aliment pour l'agiotage. Le Gouvernement, messieurs, ne veut pas être souillé, même de loin, par ces choses mauvaises. S'il entend se manifester à la France par l'activité que lui donnent son origine et sa jeunesse, c'est pour accroître honnêtement, noblement, la somme des richesses nationales, et non pour en déshonorer les sources par la corruption.

Tel était l'état des choses lorsqu'une nouvelle expérience nécessita, de 1840 à 1841, une autre refonte de la législation des expropriations pour cause d'utilité publique. L'esprit de la chambre n'était pas porté à faire retraite pour revenir

(1) Avis du conseil d'État du 1er avril 1807, approuvé le 18 du même mois. (MM. Merlin, Répertoire, v. Loi, § 3.)

(1) Montesquieu, t. III, p. 246.

(2) Par analogie, les concessions des mines sont une attribution du pouvoir exécutif. L, 21 avril 1810, art. 16.

(3) Art. 1er, loi du 15 juillet 1845.

(4) Art. 3.

aux errements de 1810. On touchait alors aux luttes orageuses de la coalition de 1839 et à sa victoire sur la couronne. Chacun, même à son insu, payait le tribut d'un entraînement naturel à l'influence parlementaire, toujours plus puissante et moins contestée. L'art. 10 de la loi du 7 juillet 1833 ne fut donc pas modifié dans un sens favorable à l'administration. On le reproduisit, au contraire, avec quelque extension dans l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, et il forme aujourd'hui le dernier état de la législation.

Mais, comme les dérangements apportés dans l'équilibre des pouvoirs ont toujours pour cortége de sérieux désordres dans la marche des affaires, il arriva que, lorsqu'on en vint à l'établissement des chemins (ces grandes entreprises de notre époque), on rencontra dans la chambre élective, érigée en arbitre des tracés, toutes les luttes qui mettent l'intérêt des localités aux prises avec l'intérêt général, et entravent les meilleurs desseins. Tantôt les grandes combinaisons furent ajournées et livrées aux systèmes les plus divers ; tantôt elles furent modifiées par condescendance pour d'étroites prétentions. Le Gouvernement, tiraillé, inquiété, menacé, ne pouvait rallier sa majorité et conserver le fond de ses plus excellents projets qu'en livrant aux appétits des localités la pâture des embranchements et des déviations.

La situation politique que nous a faite le 2 décembre ne comporte plus, heureusement, ces faiblesses et ces entraves. Il faut que le Gouvernement rentre dans ses prérogatives et ne soit plus gouverné. Modérateur des intérêts rivaux, c'est à lui qu'il appartient de juger de haut et avec un coup d'œil d'ensemble ce qui est nécessaire pour les concilier par d'équitables compensations. Il doit donc reprendre le droit de décider des directions et des tracés; droit détaché de la couronne par suite d'un autre système politique d'origine récente dans notre pays, mais qui doit y faire retour quand la France revient à un système plus ancien, plus vrai et plus logique.

Art. 4. Tous les travaux d'utilité publique, notamment ceux désignés par l'art. 10 de la loi du 21 avril 1832 et l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, toutes les entreprises d'intérêt général, sont ordonnés ou autorisés par décrets de l'Empereur.

Ces décrets sont rendus dans les formes prescrites pour les règlements d'administration publique.

Néanmoins, si ces travaux et entreprises ont pour condition des engagements ou des subsides du trésor, le crédit devra être accordé ou l'engagement ratifié par une loi avant la mise à exécution.

Lorsqu'il s'agit de travaux exécutés pour le compte de l'État, et qui ne sont pas de nature à devenir l'objet de concessions, les crédits peuvent être ouverts, en cas d'urgence, suivant les formes prescrites pour les crédits extraordinaires : ces crédits seront soumis au Corps législatif dans sa plus prochaine session.

Chemin de fer central de la Suisse.

Nous avons fait connaître, dans notre dernier numéro, le réseau des chemins de fer à établir au centre de la Suisse ; ce réseau, qui doit relier entre elles des populations nombreuses, est appelé à un grand avenir. Nous avons consulté les documents officiels, émanés de la Compagnie, et nous avons acquis une conviction qui nous a déterminé à donner à cette opération un appui que nous avons refusé à la plupart des chemins de fer étrangers qui ont sollicité le concours des capitaux français.

Indépendamment de l'avenir assuré à un réseau de chemins de fer construits au centre d'un pays aussi populeux que la Suisse, le patronage puissant dont cette opération est entourée, et la combinaison financière intelligente qui lui sert de base, nous faisaient un devoir de donner à cette entreprise une attention toute particulière.

Le capital social est de 48 millions divisés en 72,000 actions de 500 fr. représentant 36 millions et en obligations pour 12 millions. Le premier versement appelé est de 100 fr. par actions, et il est délivré en échange un certificat provisoire au porteur, ce qui fait disparaître toute responsabilité pour l'avenir.

Le capital de 48 millions représente, pour une longueur totale de 195 kilomètres, une dépense d'établissement de 245,000 fr. par kilomètre ; or, si l'on considère que les chemins français ont coûté en moyenne plus de 300,000 fr. par kilomètre, que la population y est en moyenne de 1,450 âmes par lieue carrée, tandis qu'elle atteint 2,295 âmes en Suisse, on comprendra l'avenir réservé à cette entreprise. Aussi n'avons-nous pas trouvé exagérées, les prévisions qui portent à plus de 8 0/0 le revenu de ce chemin.

MM. Hottinguer, Marcuard et Seillières, qui sont si scrupuleux dans le choix des affaires auxquelles ils s'associent, en patronant le chemin central de la Suisse lui assurent la confiance des capitalistes sérieux. Nous reviendrons sur cette affaire, qui mérite l'attention la plus sérieuse des capitalistes.

J. Mirès.

De la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie.

Nous nous préparions à continuer la démonstration des avantages de la fusion pour les deux chemins de l'Ouest et de la Normandie, lorsque nous avons appris que les Conseils d'administration s'occupaient sérieusement de l'étude de cette question et de l'examen des conditions auxquelles la fusion pourrait s'accomplir, en donnant toute garantie au Gouvernement et toute satisfaction aux intérêts engagés dans ces entreprises.

En présence d'une pareille résolution, qui vient confirmer tout ce que nous avons publié sur la nécessité d'une prompte solution, nous devons pour le moment nous abstenir de continuer une discussion qui pourrait, peut-être, introduire des complications dans l'examen d'une affaire aussi importante.

J. Mirès.

Projet de fusion

ENTRE LES COMPAGNIES D'ORLÉANS, DE PARIS A LYON, ET DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE.

Un projet de fusion a été soumis à l'examen des compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée. Des motifs de convenance et d'opportunité ne nous permettent pas de discuter en ce moment les avantages et les inconvénients de la fusion proposée. Nous nous bornerons simplement à en faire connaître les bases à nos lecteurs, en fesant observer que ces bases ont été rejetées par deux motifs :

Premièrement, comme ne présentant pas une proportion convenable pour la Compagnie de Paris à Lyon ;

Secondement, comme n'étant pas suffisamment approuvées par le gouvernement.

Dans le projet repoussé, les trois chemins n'auraient plus eu qu'un même intérêt, et par conséquent leur caisse eût été commune, mais ils auraient conservé néanmoins trois administrations distinctes, en d'autres termes les trois administrations actuelles auraient continué à fonctionner. Les tarifs auraient été combinés de façon à sauvegarder les intérêts des actionnaires en prévenant toute concurrence, et à procurer au public et à l'État des avantages nouveaux. D'importants travaux auraient enfin complété ces diverses concessions.

D'après ce projet, les actions des trois compagnies auraient été comprises dans la fusion comme suit :

1° Les actions d'Orléans pour 1,000 fr., par exemple;

2° Les actions de Lyon pour 1/10 de moins, soit 900 fr;

3° Les actions de la Méditerranée pour 2/10 de moins, soit 800 fr.

F. Solar.

Exploitation des chemins de fer.

L'ÉTAT ET L'INDUSTRIE.

Il se passe en ce moment en Belgique un fait essentiel à noter pour l'histoire des chemins de fer, et que les économistes ne manqueront pas de recueillir à l'appui de leurs principes : l'opinion publique, après avoir longtemps approuvé la décision, prise en 1835 par le gouvernement et par les chambres belges, pour charger l'État de la construction et de l'exploitation des chemins de fer, se soulève aujourd'hui contre les résultats de cette expérience de 17 ans et réclame la vente des chemins de fer à l'industrie.

Ce mouvement de l'opinion est tellement général, tellement sérieux, que la chambre des représentants belge a été saisie d'une proposition formelle de concession à l'industrie, de tous les chemins de fer appartenant à l'État. La commission centrale, à laquelle cette proposition a été renvoyée, ne l'a ni admise, ni repoussée complètement; elle a demandé la nomination d'une commission spéciale, chargée de s'enquérir des causes de l'infériorité incontestable de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Les choses en sont là; nous ne devancerons pas dans ce moment les résultats de l'enquête en signalant à l'avance les vices constitutifs et généraux de l'exploitation par l'Etat, ni les vices particuliers de l'exploitation belge, bien que plusieurs nous soient parfaitement connus; mais nous tiendrons nos lecteurs au courant des travaux de la commission parlementaire qui va être nommée chez nos voisins, et nous nous occuperons ultérieurement de cette question qui touche à tant et à de si grands intérêts.

AD. BLAISE (des Vosges).

Société du crédit mobilier.

On lit dans la correspondance financière de l'*Indépendance belge :*

Il est juste d'attribuer à la Société générale du Crédit mobilier une large part dans le raffermissement de la place. Le fait seul que cette puissante entreprise avait commencé ses opérations a suffi pour agir moralement sur le marché, et l'abaissement subit et considérable du prix des reports, qui est dû en grande partie à la Société générale, a eu pour résultat de ramener dans les valeurs une masse notable d'argent, qui, depuis quelques mois, trouvait un très-fructueux emploi dans ces reports.

Aussi paraît-il que l'animosité qui s'était d'abord manifestée, dans la haute banque, contre la Société Générale de crédit mobilier tend à s'affaiblir, sinon même à disparaître complétement. On commence à comprendre que cette vaste et utile entreprise n'est hostile à personne et qu'au contraire elle est profitable à tous; et je ne serais pas étonné de voir prochainement parmi les actionnaires de la Société ceux-là même qui naguère en étaient les plus violents détracteurs.

Comment, d'ailleurs, résister aux ingénieuses combinaisons grâce auxquelles les sociétaires du Crédit mobilier sont assurés, en dehors de leurs bénéfices dans la Compagnie même, de prendre part à toutes les affaires avantageuses qui se feront désormais avec le concours de la Société? Car, il est bon qu'on le sache, ce qui se passe, en ce moment, pour les obligations du Crédit foncier se répétera à l'occasion de toutes les affaires dans lesquelles entrera la Société du Crédit mobilier, et, dans toutes ces circonstances, une part considérable sera réservée aux actionnaires de la Compagnie. Ce sera donc un revenu vraiment incalculable que celui de ces actionnaires, qui, dès le premier mois de l'entreprise, ont droit à une prime qu'on peut estimer à 40 fr. par action, puisque les obligations du Crédit foncier ont été demandées déjà à 100 et 120 fr. au-dessus du pair et qui ont droit à une obligation au pair pour trois actions du Crédit mobilier, sur lesquelles il n'y a encore que 250 fr. de versés.

Chemins du Nord.

Le Conseil général vient de voter dans la question de l'embranchement du chemin de fer du Nord sur Cambrai. Nous croyons devoir sommairement rappeler les faits :

La Compagnie du Nord, en traitant, au mois de février dernier, avec le gouvernement, pour obtenir que sa concession fût portée à 99 ans, s'était engagée, entre autres conditions, à exécuter un embranchement de Sommain au Câteau ; elle a fait valoir ces travaux comme devant coûter 11,400,000 fr.

Pour obtenir que cet embranchement déviât sur Cambrai, il fallait lui assurer la compensation de l'excédant de dépenses, estimé par ses ingénieurs à 6 millions, et par ceux du gouvernement à 5 millions.

Le Conseil général a consenti à coopérer à cet excédant de dépense, jusqu'à concurrence de 1 million, mais sous les conditions suivantes :

1° La Compagnie ne tiendra pas compte, dans l'établissement de ses tarifs, des divers allongements de parcours qui pourront résulter de cette déviation.

2° Le devis primitif et exagéré de 11,400,000 francs sera pris comme terme fixe de comparaison ;

3° Le million voté par la ville de Cambrai sera d'abord absorbé intégralement ;

4° La subvention départementale ne sera que le quart de ce qui excédera le total des deux sommes.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Vu la loi du 14 août 1822, relative à l'achèvement du canal d'Arles à Bouc ;

Vu le cahier des charges et le tarif annexés à ladite loi ;

Vu l'ordonnance du 19 novembre 1845 ;

Vu le décret du 5 janvier 1852, qui a maintenu jusqu'au 1er janvier prochain le tarif actuel des droits de navigation sur le canal d'Arles à Bouc ;

Vu la lettre, en date du 23 décembre courant, par laquelle la Compagnie du canal d'Arles à Bouc donne son adhésion à la prorogation pendant un an dudit tarif ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le tarif des droits de navigation actuellement perçus sur le canal d'Arles à Bouc est prolongé jusqu'au 1er janvier 1854.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 29 décembre 1852.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État des finances,

BINEAU.

Banque de France.

Dans sa séance du 27 décembre, le Conseil général de la Banque a fixé à 60 fr. par action le dividende du second semestre de cette année.

Nouvelle locomotive à grande vitesse.

On vient de mettre en circulation sur le London and North Western railway en Angleterre, une nouvelle locomotive construite par MM. Faibairn et Comp., de Manchester, sur les plans de M. M'Connel, ingénieur du matériel de cette ligne. — Cette machine est destinée à remorquer les *trains express* du North Western, et à rivaliser de vitesse avec ceux du Great Western. — Cette lutte de la petite voie contre la grande, lutte que personnifiaient naguère deux ingénieurs éminents, MM. Stephenson et Brunel, semble se continuer plus vive et plus acharnée que jamais. — L'ouverture de l'embranchement d'Oxford à Birmingham, par Leamington, qui permet au Great Western de desservir cette dernière ville, déjà reliée à Londres par la ligne du North Westhern, paraît avoir été le signal de nouvelles hostilités. Cette rivalité des deux plus grands chemins de fer d'Angleterre est intéressante, non-seulement au point de vue industriel, mais au point de vue commercial. Elle leur a fait faire des progrès réels dans la construction de leur matériel, l'organisation du service de leurs trains, la rapidité et la commodité des communications; elle les a amenés peu à peu à diminuer leurs tarifs, à se créer de nouvelles correspondances par terre et par eau, à offrir enfin au public et au commerce des facilités de trausport qu'on ne rencontre pas ailleurs.

La distance de Londres à Birmingham est d'environ 207 kilomètres par le Great Western, et de 180 kilomètres par le North Western. Elle est franchie en 2h50 par les trains de la première de ces lignes, et en 2h45 par ceux de la seconde; ce qui, en défalquant les temps d'arrêt, donne une moyenne de vitesse de 77 kilomètres à l'heure pour l'une, et de 70 kilomètres pour l'autre. — C'est donc dans le but d'atteindre une vitesse à peu près constante de 70 kilomètres à l'heure, sur un chemin parfois accidenté, et avec des trains de huit à dix voitures, que M. M'Connel a construit sa machine. Son ensemble a quelque chose de grandiose qui séduit l'œil. Elle est à cylindres intérieurs et à châssis extérieur, comme presque toutes celles qui se construisent actuellement en Angleterre et en France : les machines de cette catégorie ont réellement plus de stabilité, un mouvement plus régulier et plus doux que les machines à cylindres extérieurs. Le diamètre des roues motrices est de 2m28, et la course du piston de 0m60 environ. L'augmentation de la course du piston a pour but de diminuer les

oscillations des pièces du mécanisme, qui, répétées un trop grand nombre de fois dans l'unité de temps, nuisent à la stabilité de l'appareil et à sa conservation. Dans les machines Crampton, elle n'est que de 0m55, mais il est vrai que le diamètre des roues motrices n'est que de 2m10. La boîte à feu, le corps de la chaudière et la boîte à fumée ne forment qu'une même partie cylindrique, sauf les raccordements au foyer et l'enveloppe des cylindres. — Cette modification, dont on paraît s'être bien trouvé, puisque plusieurs constructeurs l'ont adoptée, nous a été apportée en France par la machine Crampton. Seulement, dans la machine qui nous occupe, la vapeur est recueillie dans un dôme élevé, placé au milieu de la chaudière, et distribuée aux cylindres, comme dans les locomotives ordinaires.

La prise de vapeur employée par M. Crampton nous paraît préférable; elle est au reste généralement adoptée aujourd'hui. Dans la boîte à fumée, M. M'Connel a introduit une modification qui nous semble heureuse; c'est l'adjonction d'un appareil destiné à chauffer et à sécher la vapeur avant son entrée dans les cylindres, et à diminuer ce brusque abaissement de température et de pression qui se manifeste dans son passage dans les tuyaux de distribution. On a déjà essayé en France, il y a quelques années, de sécher la vapeur quand elle quitte le liquide qui l'a formée. Mais l'appareil destiné à cet usage était placé directement au-dessus du foyer, et ne remplissait pas le même but que celui que nous signalons ici. On espère au reste avec l'appareil de M. M'Connel augmenter de 50 0/0 la force élastique de la vapeur. Si ce résultat est obtenu, nous en félicitons le constructeur; car, dans une machine marchant à grande vitesse, la pression dans les cylindres n'est que le 1/10 de celle de la chaudière; et l'on comprend sans peine l'énorme perte de travail utile qu'entraîne ce brusque changement de pression.

Mais le perfectionnement le plus important que nous remarquons dans la machine de M. M'Connel, consiste dans l'arrangement des tubes et de la chaudière, Ainsi la boîte à feu pénètre dans la partie cylindrique, et y forme une espèce de chambre, où s'opère la combustion entière des gaz qui se dégagent des combustibles. Les supports de cette espèce de chambre sont creux; ils communiquent avec l'atmosphère, et laissent pénétrer sans cesse l'air nécessaire à la combustion.

Les tubes sont naturellement plus courts que ceux qu'on emploie d'habitude. A l'aide de cette modification on obtient une plus grande quantité de chaleur avec la même quantité de combustible. L'économie qu'on réalise ainsi est assez grande pour qu'il en soit tenu compte. Des expériences ont été faites avec l'anthracite, et elles ont parfaitement réussi. — Nous recommandons cette innovation à nos ingénieurs,

Une petite machine à vapeur fixe, destinée à alimenter la locomotive au repos, est placée sur la plate-forme du mécanicien. Ce perfectionnement a déjà été appliqué à quelques machines des chemins de Saint-Germain et du Nord.

La transmission de mouvement de la locomotive de M. M'Connel offre quelques modifications que nous croyons devoir signaler, parce qu'elles nous paraissent bonnes. Les pistons sont en fer forgé, et ne forment qu'une même pièce avec les tiges; tout en étant plus solides que les pistons ordinaires, ils sont un tiers plus léger. A grande vitesse cette diminution de poids est des plus importantes, puisqu'elle n'est pas moindre de quarante tonnes par minute pour chaque piston, quand la machine marche à raison de 90 à 100 kil. à l'heure. Les essieux sont creux, et pèsent un tiers de moins que les essieux ordinaires. Ils sont plus solides, et leur fabrication est plus sûre. Les cylindres ont 0,46 de diamètre.

On peut conclure de ce qui précède : que M. M'Connel a eu en vue dans la construction de sa machine, de réduire autant que possible, tout en leur donnant plus de force, le poids des pièces du mécanisme, et de diminuer d'une manière sensible la dépense du combustible. La locomotive Crampton, qui nous vient aussi du North-Western, laisse à désirer sous ces deux rapports. En diminuant son poids total, sa surface de chauffe directe et l'écartement de ses essieux extrêmes, en un mot, en ajoutant aux qualités qu'elle possède déjà celles de la locomotive de M. M'Connel, on aurait une bonne machine à grande vitesse, dépensant peu, ne fatiguant pas la voie, tournant aisément dans les courbes, en un mot, présentant toutes les garanties désirables d'économie, de stabilité et de sécurité. — Peut-être la machine de M. M'Connel réunit-elle toutes ces conditions; l'avenir seul nous l'apprendra.

PAUL DARNAY, *ingénieur civil.*

Société de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard.

RAPPORT DU CONSEIL DE GÉRANCE A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 10 OCTOBRE 1852

(*Suite.*)

Le nouvel article est ainsi conçu :

Art. 52. Toutefois, dans le cas où un traité de réunion, fusion ou alliance, conclu provisoirement par la gérance, sauf ratification, aurait obtenu les adhésions individuelles de plus de 16,000 actions, il n'y aurait pas lieu de soumettre ce traité à la ratification de l'assemblée générale dont les adhésions individuelles tiendraient lieu.

Après ces adhésions, la gérance sera autorisée à rendre le traité définitif et à procéder à son exécution.

Ainsi, comme vous le voyez, messieurs, l'art. 52 vous permet de suppléer par 16,000 adhésions individuelles à la ratification d'une assemblée générale qui devrait être convoquée uniquement pour cet objet.

Une telle assemblée générale délibère à la majorité des 2/3 des voix, et sa première réunion ne peut être valable qu'autant qu'elle réunit les 3/4 du nombre total des actions.

Il leur faut donc 18,000 actions présentes, et sur ces 18,000 présentes, 12,000 qui approuvent; c'est à ces 12,000 actions délibérantes que l'article substitue l'adhésion de plus de 16,000.

Si donc la ratification de l'assemblée devait être donnée dans la forme déterminée par l'article précédent, elle serait infailliblement acquise.

Mais cette assemblée générale serait-elle facilement réunie en nombre suffisant ?

Ne serait-on pas exposé à la nécessité d'une seconde réunion et à perdre conséquemment beaucoup de temps?

A ces délais, il faut ajouter encore ceux des publications de l'acte modificatif.

Et, pendant tout ce temps, chacun de vous serait privé, sans aucune nécessité, de la disponibilité de ses titres.

Il nous a semblé que nous ne pouvions prendre aucune mesure plus utile à vos intérêts que celle que règle cet article. — Vous partagerez certainement notre opinion à ce sujet.

Lorsque l'assemblée aura approuvé cet article, et qu'il sera ainsi devenu partie intégrante de nos statuts, nous pourrons recueillir utilement vos adhésions à l'importante convention de la fusion de notre Société avec la Compagnie de la Loire. Ces adhésions seront constatées au moyen de vos votes individuels sur la question, et si, comme nous n'avons aucune raison d'en douter, vous réunissez immédiatement les 16,000 adhésions, nous ne sortirons pas de cette réunion sans avoir reçu de vous les pouvoirs nécessaires pour rendre la convention définitive.

Nous aurons ainsi un vote à ajouter à ceux dont nous vous avons déjà entretenus.

Après ce vote qui constatera votre adhésion à cette convention si importante pour nous tous, messieurs, notre Société se trouve inopinément arrivée à son terme.

Notre rôle d'associés en nom collectif, chargés de la gérance, est fini.

Il ne nous reste plus qu'à accomplir la dernière tâche que nous avons assumée, et dont vous allez définitivement nous charger.

Nous y apporterons le même zèle, le même dévouement, qui nous ont animés pendant les quinze années qui viennent de s'écouler. Nous avons la confiance que quels qu'aient pu être dans des moments difficiles vos doutes ou vos inquiétudes, vous n'avez aujourd'hui qu'à vous féliciter du résultat auquel nous sommes parvenus.

Que s'il en est parmi vous qui renoncent à regret à courir la belle carrière qui nous est ouverte aujourd'hui, nous leur dirions que nul plus que nous ne regrette et ne peut regretter ce sacrifice; mais ce qui nous détermine, c'est que nous pensons, en prenant ce parti, éviter, pour les deux Compagnies fusionnées la majeure partie des chances contraires que leur rivalité pourrait provoquer, et que, si nous renonçons à des espérances plus brillantes, c'est pour consolider l'avenir des deux sociétés, vous éviter peut être une partie des inquiétudes que le passé vous a quelquefois causées, rendre vos actions plus aisément réalisables en leur ouvrant un marché plus large, et placer ainsi tous nos actionnaires dans une situation que beaucoup d'entre eux ont bien souvent enviée, celle de pouvoir disposer à leur gré d'une portion plus ou moins importante de leur fortune.

C'est ainsi, messieurs, que nous croirons avoir couronné par un dernier effort, peut-être aussi, vous le reconnaîtrez, par un dernier acte d'abnégation, une œuvre à laquelle nous avons consacré quinze années pendant lesquelles, nous sommes heureux de vous en témoigner hautement notre reconnaissance, votre appui ne nous a jamais

manqué; votre approbation dans tous les temps, votre sympathie, vos encouragements dans les moments difficiles, votre satisfaction dans les temps plus heureux, ont été la véritable et juste récompense de nos efforts, couronnés aujourd'hui par les résultats que nous vous avons fait connaître et dont nous nous félicitons avec vous.

CONVENTION ENTRE LA COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE ET LA SOCIÉTÉ DES MINES DE LA GRAND'COMBE ET CHEMIN DE FER DU GARD.

Entre les soussignés, MM. Lazare Luce, Roux de Fraissinet, Joseph Ricard, Eugène Abric, Léon Talabot, Jules Talabot, Paulin Talabot,

Tous associés en nom collectif de la Société des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard, stipulant au nom de ladite Société;

Et M. Gustave Delahante, administrateur délégué de la Compagnie des mines de la Loire, agissant au nom du Conseil d'administration et se portant fort pour lui,

A été dit et convenu ce qui suit :

Les houilles des mines de la Loire d'une part, et de la Grand'Combe de l'autre, se rencontrent sur un marché commun dont l'étendue, aujourd'hui restreinte, est destinée à s'accroître par suite de l'exécution prochaine du chemin de fer de Lyon à Avignon, et surtout par l'effet des modifications importantes survenues récemment dans les tarifs du réseau des chemins de fer du Midi. Dès à présent, la Compagnie des mines de la Loire porte à grands frais 60,000 tonnes de houille sur les marchés situés dans le rayon d'approvisionnement de la Compagnie de la Grand'Combe. L'achèvement du chemin de fer de Lyon à Avignon permettra à cette dernière Compagnie de livrer au prix de sacrifices analogues, un tonnage à peu près égal sur les marchés aujourd'hui réservés à la Compagnie des mines de la Loire.

Les frais de transport et d'entrepôt et les bénéfices des intermédiaires, constituent sur les marchés qui sont ou peuvent devenir communs la majeure partie du prix de vente; si donc, par une entente commune, les deux Compagnies arrivaient à faire livrer directement et sans intermédiaires, et par suite sans mélange et sans altération, par les exploitations les mieux placées eu égard aux voies de transport, les charbons les plus convenables à l'usage de chaque consommateur, elles éviteraient les transports inutiles et les frais de toute espèce qui, sous le régime actuel, surchargent la marchandise et qui finissent toujours par retomber, de manière ou d'autre, à la charge du consommateur.

Un arrangement de cette nature ne pourra, dans aucun cas, nuire aux intérêts des consommateurs, puisque les deux Compagnies, loin d'exploiter seules les marchés communs, s'y trouvent en présence de plusieurs concurrents qui, réunis, livrent un tonnage au moins égal à celui qu'elles y apportent elles-mêmes.

La transformation que subit en ce moment la Société des mines de la Grand'Combe, dégagée des liens qui la rattachaient aux lignes des chemins de fer du Gard, donnant à cette question un caractère d'opportunité tout particulier, a provoqué, de la part des administrateurs et associés gérants des deux Sociétés, l'examen le plus sérieux et l'étude la plus attentive des moyens qu'il était possible de prendre pour obtenir cette amélioration si désirable dans les conditions du commerce des charbons.

Il a été facilement reconnu que les arrangements divers auxquels on pouvait songer, quelles que fussent les combinaisons, étaient impuissants ou risquaient de tomber dans l'illégalité, et que le seul moyen efficace et légal consistait dans une fusion réelle des intérêts des deux Compagnies, fusion analogue à celles qui viennent d'être si heureusement accomplies par les Compagnies de chemins de fer, qui ont confondu en une seule entreprise des Compagnies diverses, et ont fait ainsi succéder à un état de crise continuelle, de lutte et d'impuissance pour les petites Compagnies, une position large et assurée, un avenir certain, fondés sur la réunion de tous les intérêts auparavant divisés et souvent en lutte les uns avec les autres.

La fusion des deux Compagnies présentait d'ailleurs des avantages de l'ordre le plus élevé.

En ce qui concerne l'exploitation des mines, elle assure le bon aménagement de la richesse houillère, l'introduction dans les deux bassins des méthodes les plus perfectionnées, et par suite, l'abaissement du prix de revient; le tout, non-seulement sans diminuer les salaires, mais en améliorant la situation des ouvriers, soit par une organisation plus complète des institutions qui touchent à leur bien-être ou à leur moralité, soit en prévenant, ou du moins en atténuant pour eux les effets des crises industrielles.

Au point de vue de l'extension des marchés, cette combinaison permettait de reporter sur d'autres points les houilles que les deux Compagnies versent sans profit sur leurs marchés réciproques, et par-dessus tout, elles fournissaient enfin à notre industrie houillère, au moyen de la constitution d'une Compagnie puissante, en possession des qualités de houille les plus diverses, les moyens d'aborder la consommation de la Méditerranée. Cette consommation, qui dépasse aujourd'hui 400,000 tonnes, et qui, grâce à la transformation qui s'opère en ce moment dans la navigation, est, selon toutes les apparences, destinée à doubler avant peu, est aujourd'hui exclusivement réservée aux houilles anglaises. L'introduction sur une grande échelle des charbons français dans ce marché entraînerait pour l'industrie et pour le commerce de notre pays des conséquences d'une haute portée, et c'est surtout pour atteindre ce but élevé que les conseils d'administrations ont résolu de réaliser, en ce qui dépendait d'eux, la réunion des deux Compagnies.

En conséquence et sauf les ratifications des assemblées générales de chacune des deux Compagnies, les soussignés, stipulant comme il a été dit ci-dessus, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. La Société des mines de la Grand'Combe et chemin de fer du Gard apporte dans la Compagnie des mines de la Loire, pour en jouir et les posséder en commun, comme elle en jouit et les possède elle-même en particulier, les mines de la Grand'Combe, savoir : concessions, immeubles, mines, matériel d'exploitation, mobilier, approvisionnements de toute sorte, charbons sur les places, quais, magasins et entrepôts; le tout tel qu'il se poursuit et comporte, conformément à l'état ci-annexé, libre de toutes charges et engagements quelconques, aux clauses et conditions ci-après:

Art. 2. Les conditions de la présente fusion sont ainsi fixées :

1° Il sera délivré aux porteurs des 24,000 actions des mines de la Grand'Combe, 24,000 parts ou actions de la Compagnie des mines de la Loire.

2° La Compagnie des mines de la Loire versera à la Société de la Grand'Combe, ainsi qu'il sera dit ci-après, la valeur à prix d'inventaire des approvisionnements divers et des charbons.

Art. 3. Il sera procédé immédiatement, c'est-à-dire avant le 15 octobre courant, à un inventaire de reconnaissance.

La prise de possession définitive aura lieu immédiatement après la dernière ratification.

Art. 4. La valeur des charbons et des approvisionnements de toute sorte sera établie d'après les prix et bases de l'inventaire dressé par la Société de la Grand'Combe au 30 juin dernier.

Art. 5. La somme qui en résultera sera payée jusqu'à concurrence de 900,000 fr., au moyen de la remise de 1,500 actions des mines de la Loire, et, pour le surplus, en argent dans le mois de la ratification définitive.

Art. 6. La délivrance des 25,500 actions des mines de la Loire, savoir : 24,000 aux termes de l'art. 2, et 1,500 aux termes de l'art. 5 ci-dessus, aura lieu également dans le mois qui suivra la dernière ratification. Cette délivrance aura lieu à compter du pour tous ceux des actionnaires de la Grand'Combe qui la réclameraient sur le pied convenu, art. 2, action pour action.

Ces actions porteront jouissance du semestre courant, et pour compenser au profit de la Société des mines de la Loire le temps écoulé depuis le 30 juin dernier, il lui sera compté une somme calculée sur le pied de quinze francs par semestre par chaque action.

Art. 7. La Compagnie des mines de la Loire garantit la Société de la Grand'Combe de toute chance d'éventualité, quant à l'annuité de 50,000 fr. stipulée par l'art. 2, paragraphes 2, 3 et 4 de la convention passée le 19 juin dernier entre la Société des mines de la Grand'Combe et chemins de fer du Gard et la Compagnie de Lyon à Avignon.

En conséquence, la Compagnie des mines de la Loire s'engage à servir à la Société des mines de la Grand'Combe, aux lieu et place de la Compagnie de Lyon à Avignon, et dans les termes fixés par ladite convention, les portions de cette rente qui pourraient se trouver différées, et ce, jusqu'au moment de la délivrance par la Compagnie de Lyon à Avignon des obligations correspondantes.

Art. 8. Les ratifications de la présente convention seront poursuivies et rapportées par chacune des parties, dans les moindres délais possibles, aux termes de leurs statuts.

Dans le cas où la ratification de la Compagnie des mines de la Loire n'aurait pas eu lieu dans un délai de trois mois de ce jour, la présente convention sera nulle de plein droit.

Dans le cas où cette ratification ayant été opérée, celle de la Société des mines de la Grand'Combe n'aurait pas été obtenue dans un délai de six mois, la convention, bien que sans effet à l'égard de la Société de la Grand'Combe n'en subsisterait pas moins à l'égard de chacun des actionnaires de la Grand' Combe qui auraient réclamé, avant cette époque, l'usage de la faculté d'échanger leurs titres, action pour action, contre les actions des mines de la Loire, aux termes de l'art. 6 ci-dessus.

Toutefois, cette obligation n'existera, à l'égard des mines de la Loire, qu'autant que l'échange ci-dessus sera réclamé par plus des deux tiers des 24,000 actions des mines de la Grand'Combe.

Dans le cas où cette dernière condition sera réalisée, et à la charge par les associés en nom collectif, stipulant à la même majorité des deux tiers, de transférer tous leurs droits à la Compagnie des Mines de la Loire, ladite Compagnie continuera d'être tenue à maintenir le remboursement stipulé au paragraphe 2 de l'art. 2, sauf à s'en faire tenir compte par la Compagnie des mines de la Grand'Combe, en lui restituant les objets auxquels ce remboursement se rapporte.

Les présentes seront réalisées sous forme d'apport en Société.

Fait double à Marseille, le quatre octobre mil huit cent cinquante-deux.

Approuvé l'écriture :
G. Delahante.

Approuvé l'écriture :
L. Luce.

Approuvé l'écriture :
Roux de Fraissinet

Approuvé l'écriture :
E. Abric.

Approuvé l'écriture :
P. Talabot.

Approuvé l'écriture, tant pour moi que pour Jules Talabot, *me portant fort :*
Léon Talabot.

Approuvé l'écriture :
J. Ricard.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 3 décembre 1852.

PRÉSIDENCE DE M. EUGÈNE FLACHAT.

M. Ch. Callon lit la traduction faite par M. Trélat, membre de la Société, d'un compte-rendu de la séance du 23 novembre dernier de la Société des Ingénieurs civils de Londres, dans laquelle il a été lu un mémoire de M. Robert Rawlinson sur le drainage des villes.

L'auteur rappelle que le drainage des villes est une question trop importante pour qu'on puisse la traiter complétement dans un travail destiné à être lu en une soirée; il a donc restreint le cadre de ses observations à l'examen de quelques points qui devront soulever la discussion et faire naître les critiques sur l'ancien et le nouveau système.

Il a borné le côté historique à la constatation de ce fait : que, dans les ruines des plus anciennes villes aujourd'hui découvertes, on a rencontré des portions de drains, et que le *grand cloac* formait une des merveilles de l'ancienne Rome.

Au point de vue politique, l'importance du système des égouts est incontestable, car c'est en améliorant l'état sanitaire d'une population qu'on parvient à diminuer la misère, le paupérisme, le vice et le crime qui accablent chaque cité. L'accroissement de population, constaté par les recensements, démontre qu'il y a nécessité de prévoir l'extension de toutes les grandes villes. En 1841, la population de cent dix-sept districts, y compris les chefs-lieux, était de 6,612,958 âmes. En 1851, ce nombre était de 7,795,958 dans les mêmes localités, où des maladies nombreuses firent des ravages qui auraient pu être prévenus en grande partie par des précautions sanitaires opportunes.

Mais l'attention des ingénieurs civils doit naturellement se porter tout d'abord sur les avantages sociaux que peut produire le *drainage de la ville*, car c'est sous ce rapport que la discussion doit éclairer la pratique actuelle et les perfectionnements proposés.

L'auteur ne traite pas les questions relatives aux formes, aux dimensions, aux prix, etc., des grands et des petits égouts; il croit que ces points de détails doivent toujours être abandonnés aux lumières et à l'expérience de l'ingénieur; il fait, toutefois, remarquer que le système le meilleur est celui qui permet au plus bas prix l'établissement de la plus grande étendue d'égouts.

La position du débouché des conduites doit être déterminée par les conditions naturelles du terrain, et les dimensions qu'on adoptera seront déduites de la surface et du nombre de maisons qu'il faudra desservir.

L'expérience et la pratique peuvent seules intervenir dans le choix des matériaux de construction; cependant, les tuyaux en poterie paraissent à l'auteur constituer les égouts et les drains les plus économiques et les plus parfaits.

Les égouts ne peuvent recevoir les grandes eaux d'inondation, fussent-elles restreintes à celles qui proviennent de la localité desservie; ils ne peuvent pas non plus être encombrés par le drainage environnant ni se joindre aux cours d'eaux de la contrée; il faut qu'ils soient uniquement installés pour conduire les matières solides et liquides provenant des habitations; et il vaudrait mieux, pour les habitants d'une ville ne pas avoir d'égouts du tout, que d'en avoir dont les dimensions fussent telles que les matières pussent s'y amonceler en dépôts. L'emploi des pompes peut être avantageusement adopté dans certaines circonstances, comme, par exemple, lorsque les égouts n'ont pas d'issue disponible, soit par suite de la disposition du sol, soit par l'effet des marées. On a considéré comme heureuse la disposition qui consiste à interrompre la continuité des égouts à mi-pente. On a prôné les égouts de faibles dimensions quand on emploie des pompes, et l'on a dit qu'ils devaient être capables de résister à la pression hydraulique qui peut se déclarer à l'intérieur dans le cas où l'eau y pénétrerait.

Le courant doit être constant dans les égouts, et l'on a émis l'opinion que ce résultat ne pouvait être espéré qu'en employant de petites conduites.

Une quantité extraordinaire d'eau tomba en juillet 1845 à Birmingham. Elle s'éleva presque à une hauteur de 2 pouces (0m,050) en une demi-heure, soit 9 gallons 091 par yard carré (49,3 par mètre carré), ou 44,000 gallons 140 par acre. L'auteur considère cette pluie si forte comme un argument contre l'établissement de grands égouts, inférieurs au plan des caves, et qui, pour être efficaces, devraient être capables de débiter les eaux des plus gros orages.

L'eau de surface ne pouvant être enlevée par les égouts, pendant les grandes pluies on doit ménager le débouché naturel de superficie pour aider à éconduire hors des rues des grandes villes, les eaux qui y tombent en abondance.

On signale, à ce propos, dans la question du drainage des villes ce fait remarquable, qu'originairement les égouts des villes n'avaient pas été établis pour recevoir l'écoulement des maisons ou du sol. On cite, pour appuyer cette allégation, le manque de communication entre les maisons et les égouts dans quelques points de la capitale, cette lacune absolue dans la ville de Paris et la loi prohibitive, rapportée il y a quelque temps seulement, à Liverpool.

Quant aux tuyaux en poteries, on regarde comme trop faible pour certains drains, le diamètre de 3 pouces (0m,075), et 30 pouces (0m,75), excédant les dimensions que permet d'atteindre convenablement la nature de la matière constitutive de ces tuyaux.

Les tuyaux de 4 pouces de diamètre (0m,100), doivent certainement être considérés comme présentant la moindre section qui puisse être appliquée aux drains des habitations, et ceux de 9 pouces (0m,225) pour le service des rues; mais dans ce cas, il faut prendre garde que la pente ne descende pas au-dessous de *un soixantième*. Du reste, on a pensé que, s'il ne faut pas trop généraliser l'avantage qu'on peut retirer de l'emploi des égouts en tuyaux, ce système ne doit pas, d'un autre côté, être entièrement condamné à la suite des exagérations des personnes sans expérience qui en ont fait usage. L'auteur a confirmé ce dernier point, en rappelant le succès général qu'on a retiré à Manchester des tuyaux ovales.

Il s'occupe ensuite des diverses espèces de joints, et recommande de ne pas adopter des diamètres excédant 15 pouces (0m,375); au delà de cette dimension les ruptures sont fréquentes, parce que les deux surfaces de joints portent inégalement l'une sur l'autre. Les difficultés du moulage, du séchage et de la cuisson, croissent probablement comme le carré des diamètres, *et elles sont nombreuses* : si l'on fait de larges tuyaux trop minces, ils sont sujets à se casser après la pose, et si on leur a donné une grande force au moulage, ils s'aplatissent sous leur propre poids quand la terre est molle; ils se déforment en séchant, ou se cuisent imparfaitement.

Les égouts en briques, formant voussoirs, et faites *ad hoc*, sont meilleurs et moins coûteux que les grands tuyaux en terre. Un égout de 3 pieds de diamètre (0m,91), construit de cette manière, est plus économique qu'un égout en poterie de 20 pouces (0m,50). En outre, les capacités sont entre elles comme les carrés des diamètres, et il n'y a pas de raison pour que le conduit de briques ne soit pas aussi régulier à l'intérieur et aussi imperméable qu'une poterie quelconque.

Après avoir traité des branchements, des orifices, des regards et de la ventilation, l'auteur parle de l'emploi des conduites de fonte dans les mauvais sols, puis il résume ainsi son travail en établissant que :

Tous les égouts doivent être placés au-dessous du plan des caves, et qu'ils doivent uniquement être affectés à leur destination spéciale. Les rivières et les cours d'eau naturels ne doivent participer en aucune façon à un système quelconque de drainage municipal, et dans les localités submersibles, les conduites doivent pouvoir résister à une pression intérieure. Il faut garantir la libre évacuation des eaux aux débouchés, qui ne doivent être encombrés ni par un amoncellement de matières à l'intérieur, ni par le manque d'élévation des issues. Les petits drains doivent être ronds et les grands ovales; les plus grands rayons doivent être employés, et les pentes augmentées dans les courbes. Tous les égouts et drains doivent être imperméables à l'eau, et leurs surfaces doivent être égales et unies. Dans les localités escarpées, il faut amoindrir ou interrompre la pente des grands égouts, et les matériaux dont on fait choix doivent être de nature à résister à l'usure et aux causes de rupture. Partout où cela est possible, le débouché doit être très-facile, et, dans tous les cas, on doit y ménager une complète ventilation. On n'a rien à dire des fosses d'aisances, car une localité où l'on tolère leur existence ne peut être considérée comme réellement *drainée* ; on doit, toutefois, faire une exception pour celles qui avoisinent les décharges où aboutissent les derniers égouts : elles peuvent servir à utiliser des matières propres à l'agriculture.

Le véritable but de l'égoutage des villes est d'enlever le plus rapidement possible du voisinage des habitations ou des différents quartiers des villes, tous les résidus sujets à décomposition et qui peuvent être emportés par les eaux; un pareil but, complétement atteint, constituerait un bienfait qui mérite d'attirer l'attention de l'ingénieur.

Après cette lecture, un membre fait observer que cette question a un haut intérêt en Angleterre; que d'abord la question de l'entretien des égouts avait été très-disputée aux ingénieurs civils anglais par les ingénieurs mili-

taires, mais qu'enfin les premiers l'avaient emporté par leurs connaissances spéciales des besoins de l'industrie; qu'également les deux dernières épidémies du choléra avaient causé tant de désastres en Angleterre, qu'on avait senti le besoin de s'occuper spécialement de la question des égouts.

Il est à regretter qu'à Paris on n'ait pas suivi l'impulsion donnée en Angleterre.

Il y a deux systèmes d'égouts, les égouts français et les égouts anglais. Les premiers n'enlèvent que les eaux superficielles; les égouts anglais enlèvent toutes les eaux de ménage, fosses d'aisances, etc., mais pour cela il faut beaucoup d'eau. Là où il n'y a pas d'égouts, les fosses sont à puisards, mais ces puisards sont souvent insuffisants, et dès lors ils sont une cause d'émanations méphitiques : aussi les supprime-t-on, et les remplace-t-on par ce nouveau système de drainage fait avec des tuyaux de terre. Ces tuyaux, fabriqués à de grandes pressions, supportent deux à trois atmosphères.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Trélat de sa communication et le prie de vouloir bien continuer sa traduction du mémoire de M. Robert Rawlinson et de la discussion à laquelle il aura donné lieu.

Il est ensuite procédé à la révision des statuts de la Société.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Télégraphe électrique.

M. Jules Coutin, aujourd'hui secrétaire du Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest, chargé, l'an dernier, par M. le ministre des travaux publics, d'aller étudier aux États-Unis la construction et l'exploitation des chemin de fer, a profité de son séjour en Amérique, selon le désir que lui en avait exprimé M. le ministre de l'intérieur, pour y examiner l'état de la télégraphie électrique.

Les observations qu'il a recueillies ont fourni à M. Coutin les éléments d'un rapport rempli d'intérêt, et dont nous sommes heureux de pouvoir reproduire quelques passages. Au moment où, par de récentes mesures, le gouvernement vient de donner une impulsion nouvelle à cette branche de service public; il n'est pas sans utilité de connaître l'état de la télégraphie électrique chez un peuple qui l'applique sur une échelle si vaste et dans des conditions si différentes des nôtres.

La longueur totale des lignes de télégraphie électrique dans les États-Unis et le Canada est de 19,000 kilomètres environ. Ce réseau met en communication environ cinq cent cinquante centres de population, grands ou petits.

Les lignes américaines sont loin d'être construites avec le soin et la solidité des nôtres ou de celles de la Grande-Bretagne. Il en est des télégraphes comme des chemins de fer; les Compagnies se préoccupent de faire vite et beaucoup, plutôt que de faire bien.

Les poteaux sont de jeunes arbres à peine dégrossis, jamais injectés pour la conservation du bois, et de dimensions à peu près semblables aux nôtres. Dans les villes, ces poteaux sont très-élevés et très-solides; fixés sur les bords des trottoirs, dans les rues souvent les plus fréquentées, ils supportent de 12 à 15 fils. Hors des villes, le télégraphe est placé le long des chemins de fer, des routes, des canaux, des rivières. Aucune difficulté ne retarde, aucun obstacle n'arrête. S'il se rencontre d'immenses forêts où le surveillant du télégraphe doit être quelquefois la seule créature humaine, on n'hésite pas à les traverser, malgré les inconvénients et les dangers. De longs clous à tête recourbée sont fixés dans les arbres, bien que la sève souvent rende l'isolement imparfait. Un rouleau de verre, muni d'un trou, placé sur ce clou, livre passage au fil. Tel est souvent, dans ces forêts, le système économique de suspension et d'isolement. Les communications y sont, il est vrai, très-fréquemment interrompues par la chute des arbres pourris, par les orages, les ouragans, etc.

Le système d'établissement des télégraphes électriques est loin d'être uniforme aux États-Unis. Aucune loi n'exigeant l'observation de certaines règles ou conditions, chaque Compagnie construit suivant ses ressources et besoins. Il est assez difficile, en conséquence, de donner une moyenne exacte des frais de construction proprement dits par kilomètre et pour le réseau entier.

Cependant on fixe généralement cette moyenne, pour une ligne dans les conditions ordinaires, à 200 dollars par mille, soit 621 fr. par kilomètre, sans comprendre les somme payées aux inventeurs.

Prenant cette moyenne pour base, les 19,000 kilom. auraient coûté une somme totale d'environ 12 millions de francs. Ajoutons un tiers de cette somme pour les inventeurs, nous aurons une dépense de 16 millions de francs pour établir, sur un territoire six fois plus étendu que celui de la France, un réseau de télégraphes électriques répondant très-bien aux besoins du pays, mais qui, sous le rapport de la solidité et de la durée, ne peut en rien être comparé aux lignes déjà ouvertes chez nous.

Les Compagnies de télégraphes, malgré leurs frais élevés d'entretien, grâce à l'économie de leur exploitation et à l'activité de leurs affaires, sont généralement dans une situation financière assez bonne.

Les dépenses d'administration et d'exploitation en général sont restreintes autant que possible. Les Compagnies n'étant que des entreprises industrielles, conduisent leurs affaires commercialement, mais sur les lignes à grandes distances, avec une économie mal entendue qui nuit souvent à la promptitude et à la régularité du service. Une ligne à grande distance étant presque toujours la propriété de plusieurs Compagnies, il en résulte à chaque point où la dépêche est retranscrite pour être réexpédiée par une autre, de longs et fâcheux retards contre lesquels il n'est aucun moyen de s'assurer. La durée moyenne ordinaire du temps nécessaire pour envoyer de New-York à la Nouvelle-Orléans une dépêche et recevoir la réponse est de deux jours. La distance, aller et retour, par les fils, est de 6,300 kilomètres environ. Les lignes, rarement en bon état, traversent d'immenses forêts et des températures très-différentes; de nombreuses transcriptions sont nécessaires. Quelquefois cependant, dans la belle saison, au moment du départ ou de l'arrivée d'un bateau à vapeur d'Europe, on a des dépêches transmises et les réponses reçues dans l'espace d'une heure ou deux. Les lignes laissent, on le voit, beaucoup à désirer sous le rapport de la régularité. Celles qui sont entre les mains d'une seule Compagnie sont généralement bien servies.

Outre les retards qui proviennent de l'étendue des lignes et de l'imperfection de leur établissement, j'ai déjà signalé, comme cause de nombreuses interruptions dans le service des télégraphes électriques aux États-Unis, la fréquence des orages. Plusieurs Compagnies ont cru trouver un moyen de remédier à cet inconvénient en posant sur le sommet de chaque poteau un morceau de fil de fer taillé en pointe de 15 à 20 centimètres de haut et mis en communication à divers intervalles avec le sol.

Des brigades d'hommes sont chargées de la surveillance des fils et poteaux, et munis des outils nécessaires pour les réparations. Dans les pays où la population est un peu compacte, ces cantonniers sont placés à d'assez grandes distances l'un de l'autre, 50, 100, 150 kilom. quelquefois. Mais, sur les lignes qui traversent les épaisses forêts du Sud, il a été reconnu indispensable de ne pas les séparer de plus de 30 à 40 kilom. Ces frais de surveillance sont naturellement très-variables; il est assez difficile d'en donner une évaluation exacte; les dépenses dans les postes et les stations des villes varient aussi beaucoup. L'entretien des batteries doit être placé au premier rang.

Le personnel chargé de la transmission des dépêches est toujours très-restreint dans les bureaux de New-York, où règne cependant la plus grande activité; chaque compagnie emploie en moyenne quatre jeunes gens stationnaires ou commis. Ces derniers tiennent les livres et doivent être capables de travailler au besoin aux instruments. Dans les provinces et les petites villes, une ou deux personnes suffisent. Le principal employé de chaque bureau à New-York reçoit environ de 1,000 à 1,200 dollars par an (5,000 à 6,000 fr.); quelques compagnies ont un directeur qui a le contrôle immédiat de toutes les affaires d'administration.

Les bureaux des télégraphes sont ouverts pendant la semaine, de sept heures du matin à dix heures du soir; le dimanche de neuf heures à dix heures le matin, de deux à trois et de sept à neuf le soir.

Toute personne qui le demande peut, pendant la semaine, conserver la communication en dehors des heures ordinaires de travail, à charge de payer par heure 2 fr. 50 c. pour chaque stationnaire ainsi occupé, ou 5 fr. par bureau. Les journaux attendant des nouvelles intéressantes de quelque point du territoire, usent fréquemment de cette faculté.

Les dépêches sont transmises toutes d'après leur ordre d'inscription. Le public n'a à cet égard d'autre garantie que la moralité de la Compagnie. Quelques messages, cependant, d'une nature urgente, ont droit à une expédition plus rapide et prennent un tour de faveur. Telles sont, par exemple, les dépêches du gouvernement, de la justice, celles pour la découverte des criminels, les nouvelles de mort ou de maladie, quand une personne est mandée, etc., etc..., enfin, les communications de presse très-importantes.

La rapidité de la transmission dépend de la qualité des instruments, de l'état de la ligne et de l'habileté des stationnaires; quelques compagnies préfèrent le système d'impressions de M. Housse, d'autres celui de M. Bain. Quoique le temps employé à préparer la dépêche soit long, les appareils de Morse sont cependant le plus généralement employés.

Au point d'arrivée, les messages sont reçus à haute voix par un stationnaire et écrits par un commis, qui les met sous enveloppe et les expédie au destinataire.

La personne qui envoie un message peut le transmettre en langue anglaise ou en chiffres secrets. La plus grande liberté existe à cet égard; beaucoup sont écrits en langues étrangères, français, espagnol, allemand, etc... Les dépêches secrètes deviennent de jour en jour plus fréquentes : le commerce y trouve un puissant moyen de spéculation.

L'expédition à domicile des dépêches est à la charge des Compagnies de télégraphe. Le destinataire n'a rien à payer, et c'est, avec beaucoup d'autres, un avantage qui devra être tenu en considération quand je parlerai des tarifs. Cette expédition se fait ordinairement avec rapidité,

économie et fidélité. Je prendrai pour exemple de ce service celui de la ville de New-York. A chacun des douze bureaux de télégraphe sont attachés cinq jeunes garçons, soit en tout soixante, chargés de la distribution de toutes les dépêches. La ville a été partagée par toutes les Compagnies en deux zones : 1° le quartier commerçant et industriel (2 kilomètres de long environ sur 1 de large); 2° le quartier non commerçant, où sont presque toutes les habitations particulières. Un tarif uniforme a été fixé pour chacune de ces zones. Pour le quartier commerçant, qui reçoit la plus grande partie des dépêches de dix heures à cinq heures, le prix est de 0 fr. 10 c. le jour, et la nuit de 0 fr. 75 c. Hors du quartier des affaires, dans la seconde zone, le prix uniforme est de 0 fr. 75 c., dans les faubourgs, 1 fr. 25 c.

Chaque enfant est porteur d'un registre sur lequel la personne qui reçoit la dépêche inscrit son nom, son adresse et l'heure de cette réception.

Ces livres sont toujours à la disposition de ceux qui voudraient les consulter. L'enveloppe de la dépêche porte le nom du destinataire, son adresse, et en tête de la dépêche, dans l'intérieur, est mentionnée l'heure de la transcription au point de départ et celle de la réception au bureau d'arrivée.

J'ai parlé de la modicité des tarifs des Compagnies américaines, et je lui ai attribué en grande partie le succès et la popularité du télégraphe aux Etats-Unis, l'opposant aux prix élevés et au nombre très-limité des transmissions faites par la Compagnie anglaise.

J'ai réuni dans le tableau suivant l'étendue des lignes exploitées et les tarifs adoptés pour les Etats-Unis, la France et l'Angleterre :

(Voir le tableau plus loin.)

Malgré l'étendue bien supérieure des lignes aux États-Unis, on voit que le prix moyen de la dépêche n'est que moitié de notre tarif et le tiers environ du tarif anglais.

Le minimum des mots fixé pour les dépêches, chez nous et en Angleterre, est de vingt mots ; mais dans ces vingt mots doivent être compris les date, adresse, signature, qui ne peuvent pas représenter en moyenne moins de dix mots.

Ces indications sont transmises gratuitement aux États-Unis. C'est en réalité une réduction de près de moitié en faveur du tarif américain, qui ne se trouve plus être ainsi que le sixième du tarif anglais et le quart du nôtre.

C'est surtout à ce bon marché, je le répète, que les télégraphes électriques américains doivent l'activité de leurs affaires. Je donnerai de cette activité un exemple.

Ligne de Pétersbourg à Cincinnati.
Année 1850.

Longueur	724
Nombre de mots transmis	3,602,760
Nombre de dépêches	182,279
Recettes	384,713
Recette par kilomètre	530
Produit moyen de chaque recette	2 11
Nombre moyen de mots par dépêches	19

Les chemins de fer aux États-Unis étant encore, à très-peu d'exceptions près, tous à simple voie, le télégraphe électrique semble devoir être pour eux un complément indispensable. Il y a généralement sur chaque ligne de fer une ligne de télégraphe ; mais le chemin de fer n'ayant, par économie, aucun poste, aucun personnel à lui, ne retire du télégraphe que peu de services.

En Angleterre et en France, les Compagnies de chemins de fer qui ont des fils électriques à leur disposition sont immédiatement informées dans leurs centres principaux des moindres événements qui se passent sur leurs lignes ; il en résulte pour l'exploitation une grande sûreté et dans certaines branches du service une notable économie. Mais, à cet effet, les Compagnies ont des bureaux de télégraphes et un personnel spécial dans leurs gares principales et de petits postes dans leurs stations secondaires. En Angleterre, les chefs et employés de ces stations secondaires sont agents en même temps du télégraphe électrique pour la Compagnie.

Aux États-Unis, les chemins de fer n'ont ni postes ni fils télégraphiques dont ils aient la propriété et l'usage exclusifs. Quand les besoins de l'exploitation d'un chemin exigent la transmission de quelque dépêche, l'agent de la Compagnie se transporte à la station du télégraphe, où son message, dans les cas urgents, prend un tour de priorité sur ceux du public, et n'est soumis à aucune taxe. Ces faveurs sont accordées en retour de la permission donnée à la Compagnie du télégraphe de poser ses poteaux sur la ligne de fer.

Cet état de choses ne permet pas aux administrateurs de chemins de fer d'user du télégraphe pour les mille dépêches de service qui facilitent tant l'exploitation d'une aussi vaste entreprise.

Du reste, les Compagnies de chemins de fer sentent bien l'importance d'une communication électrique spécialement affectée aux besoins de leur exploitation ; la dépense seule les arrête.

Ce n'est encore qu'une des nombreuses imperfections que j'aurai plus tard à vous signaler dans les chemins de fer américains.

Je ne doute point que, le trafic de ces voies de communication ayant une fois pris l'importance des bonnes lignes européennes, le télégraphe électrique ne soit de l'autre côté de l'Atlantique, ce qu'il est en Angleterre et chez nous, l'appendice nécessaire de toute exploitation régulière et sûre.

Les compagnies de télégraphes elles-mêmes n'ont pas à rester inactives; elles ont beaucoup à faire encore. La construction, la surveillance de leurs lignes réclament encore de nombreuses améliorations. La colonisation du pays dans ses immenses parties encore désertes et le développement de ses ressources seront pour ces perfectionnements, comme pour tous ceux à attendre des Etats-Unis, des auxiliaires puissants.

NOMS des STATIONS.	Longueur en kilom.	PRIX DE LA DÉPÊCHE. Total.	Par mot.	Par kilomèt.	OBSERVATIONS.
	kil.	fr. c.	c.	c.	
Angleterre..	1,936	10 40	0,52,0	0,03,7	20 mots, dont 10, adres., etc., grat. aux E.-Unis.
France.....	1,611	6 30	0,31,4	0,02,5	20 mots, dont 10, adres., etc., grat. aux E.-Unis.
États-Unis..	4,973	3 33	0,33,0	0,01,4	10 mots.

PARTIE TECHNIQUE.

Résistance comparée des rails.

§ I. *Exposé.* — Les recherches sur la résistance comparée des rails, faites sous le point de vue théorique, n'ont pas donné, jusqu'à présent, des résultats concluants.

Les opinions sont partagées sur la force des rails à large base, ou rails américains, ou rails de Vignoles, et des rails à coussinets à simple ou à double T. Des ingénieurs de grand mérite font valoir, en faveur de ces deux systèmes, des arguments appuyés sur des raisons scientifiques et sur une longue expérience. Ainsi, en Angleterre, on donne actuellement la préférence aux rails à très-large base ; en France, aux rails à double champignon ; et en Allemagne, aux rails de Vignoles.

Dans le présent travail sur la recherche de la meilleure forme à donner aux rails, par rapport à leur résistance, je me bornerai à l'examen des deux systèmes bien distincts, qui comprendront : les rails à champignons, à large base et à base étroite.

Posée dans ces termes, cette question avait été portée, en 1850, devant les chambres prussiennes, lors des discussions qui ont eu lieu, à cette époque, sur la construction, aux frais de l'État, du chemin de fer de l'Est.

Voici comment les journaux se sont exprimés à ce sujet :

« L'importance des fournitures de rails pour » le chemin de l'Est, a déterminé le ministre du » commerce, de l'industrie et des travaux publics, en Prusse, à faire faire des recherches » sur le meilleur profil à donner à ces rails. » D'un côté, l'administration de ce chemin de fer a proposé les rails de Vignoles, » placés immédiatement et sans coussinets » sur les traverses en bois, espacées de 1 mètre. D'un autre côté, des propositions ont » été faites en faveur des rails à double T, » avec leurs attaches ordinaires, tels qu'ils sont » usités en France. La solution définitive de ce » problème a été confiée aux ingénieurs prussiens et à plusieurs comités de chemins » de fer. Ces derniers, au nombre de quatorze, » ont répondu à l'appel, et neuf se sont » prononcés d'une façon absolue pour le système de Vignoles; trois autres ont préféré » les rails à double champignon; et, enfin, les » deux restants ont discuté la question; mais » ils ont demandé à être dispensés de donner » leur avis. »

Si je n'ai pas rendu compte plutôt de ces discussions, c'est parce que j'ai toujours attendu que, dans d'autres pays, ce sujet fût traité de la même manière, et qu'alors les résultats obtenus m'eussent mis à même de les contrôler les uns par les autres.

Je vais examiner rapidement, et sans entrer dans beaucoup de détails, l'opinion exprimée par les administrations précitées. Il leur paraît hors de doute qu'une voie stable et solide ne puisse être établie indistinctement avec les deux profils de rails; mais s'il s'agit du profil auquel il faut donner la préférence pour obtenir une voie également résistante, dans les deux cas, avec le minimum de dépense, alors il faut adopter les rails à large base. La différence entre les divers systèmes à large base, est si petite et si dépendante des détails de construction, qu'elle ne suffit pas pour décider de l'adoption de l'une ou de l'autre de ces nombreuses formes.

En résumé, les administrations sus-mention-

nées sont d'avis, que si les rails américains exigent, à cause de la largeur de leur pied, un poids plus grand que les rails à double T, à résistance égale contre la flexion, d'un autre côté, les coussinets, indispensables à ces derniers rails, se trouvent supprimés par les rails à large base; qu'alors il peut y avoir compensation pour le poids; et, enfin, qu'à poids égal, la résistance est dans le rapport de 21 à 19, donné tant par le calcul approximatif, que par la pratique.

Cette dernière assertion, surtout, ne pourrait être prouvée, à mon avis, que par les expériences directes dont je parlerai tout à l'heure.

§ II. *Supports et attaches.* — L'attache des rails aux joints exerce une grande influence tant sur la solidité de la voie, que sur les dépenses d'entretien; le mouvement des trains et l'usure des bandages paraît en dépendre beaucoup. Les opinions sur le meilleur mode de support et d'attache sont très-variées. Tandis que quelques constructeurs cherchent à perfectionner les coussinets, d'autres les rejettent d'une manière absolue et les remplacent par des plaques vissées ou boulonnées. Il en est de même des traverses et des longrines. Si la pose directe des rails sur les longrines produit un mouvement plus doux des voitures et un support plus rigide, d'un autre côté, le gonflement du bois et la détérioration des arêtes des longrines peuvent changer ces avantages en défauts. L'opinion généralement reçue chez tous les ingénieurs qui ont employé les deux systèmes à la fois, est que les déraillements sur des rails de Vignoles sont moins dangereux que ceux sur rails à coussinets.

Dans ces cas, les derniers sont toujours brisés, quand même ils ont été bien fabriqués; tandis que les plaques sur lesquelles reposent les rails américains, laissent peu d'action aux roues.

A plusieurs reprises déjà, j'ai insisté sur la nécessité de soumettre ce problème, que la science spéculative ne peut pas résoudre, à l'épreuve des calculs statistiques. La Société des Ingénieurs de Berlin, dans laquelle chaque chemin de fer avait envoyé un délégué, est entrée dans cette voie; elle a résolu la question de la préférence des coussinets sur les plaques par un vote. Les coussinets ont été rejetés par 20 voix contre 13. La supériorité absolue des rails de Vignoles avec plaques vissées sur tout autre système, quel qu'il soit, a été rejetée également par 17 voix contre 16.

J'ai cru devoir citer cette manière de procéder qui, sans être concluante, m'a cependant paru offrir l'attrait de la curiosité, en ce sens que, pour la solution d'un problème purement technique et scientifique, on s'en est rapporté à un vote de majorité.

C'est une raison de plus pour se référer à des expériences directes sur la résistance relative des divers rails, qui est toujours le point capital de la controverse.

§ III. Je commencerai par la *description de l'appareil* qui a servi dans ces essais. Les données ci-dessous sont extraites des procès-verbaux dressés sur ces opérations. L'appareil consiste en deux chevalets en fonte, reliés au moyen de fortes traverses et espacés d'un mètre. Les plaques en acier, destinées à porter les extrémités des rails, sont fixées sur la tête de ces chevalets.

La pression sur le rail est produite au moyen d'un levier ou balancier en fonte, multipliant neuf fois la charge. Le pivot de ce levier peut s'élever et s'abaisser, de manière à ce que sa position reste horizontale à chaque flexion du rail. A l'extrémité libre du balancier se trouve suspendu un plateau pour recevoir les poids; au moyen d'un système de poulies, le rail peut être déchargé avant chaque augmentation de chargement. Par suite de cette disposition, les poids sont descendus lentement et sans choc; comme il s'agit de déterminer la rupture par une simple pression, ces précautions ne sont pas superflues.

§ IV. *Mesurage de la flexion et de la rupture.* — Au commencement de l'expérience, le morceau de rail, d'une longueur ordinaire de 2 *mètres*, est placé sur les supports en acier; le balancier est ensuite descendu avec précaution, et les flexions sont marquées par un levier attaché à une échelle proportionnelle; le balancier est soulevé, le plateau rechargé et l'opération recommence de la manière indiquée, jusqu'à la rupture du rail. Les flexions permanentes sont notées, dès que la limite de l'élasticité est dépassée; jusqu'à cette limite, les flexions sont peu considérables.

En général, ces opérations ont été très-délicates. Des circonstances particulières, provenant de la compressibilité des supports, ont exigé des appréciations spéciales des flexions au point d'attaque de la charge. Jusqu'à la limite de l'élasticité, le chargement du plateau a eu lieu par 50 kilogrammes à la fois; à partir de cette limite, le chargement a été de 150 à 250 kilogrammes, jusqu'à l'approche présumable de la rupture où le chargement a été de nouveau pesé quintal par quintal. De cette façon, on a pu évaluer, aussi exactement que possible, les pressions correspondant à l'élasticité et à la rupture; vers la fin, les expériences ont nécessité certaines mesures de précaution; car les rails à fer dur se sont rompus instantanément et les morceaux ont été lancés avec une grande force.

ÉMILE WITH. *Ingénieur civil.*

(*La suite au prochain numéro.*)

Télégraphe sous-marin à Osborne. — On s'occupe maintenant à relever la distance entre Lymington et le palais de la reine à Osborne, pour mettre la résidence maritime de Sa Majesté en communication avec Londres, au moyen du télégraphe électrique. On compte que les fils métalliques, après avoir traversé le Solent jusqu'à l'île de Wight, seront conduits au phare de Sainte-Catherine, et de là à Cowes et à Osborne. Du phare de Saint-Catherine, les paquebots-postes qui remontent le détroit peuvent être aperçus cinq ou six heures avant leur arrivée dans les bassins de Southampton. A l'endroit où l'on se propose de faire traverser les fils métalliques, le Solent a environ trois quarts de mille de largeur, et de trente à quarante brasses de profondeur. Là aucun vaisseau ne met jamais à l'ancre. (*Daily-News.*)

Correspondance.

M. M., à Nancy. — N° 1, attendre. — N° 2, oui. — N° 3, aux cours actuels, le Rouen et le Cherbourg. — N° 4, garder. — N° 5, excellent. N° 6, la précipitation des versements et leur importance. — N° 7, oui. — N° 8, elles baisseront de tout le bénéfice à faire sur les actions nouvelles au pair.

M. Dw., à C. — N° 1, Lyon, Midi, Nord, Strasbourg. — N° 2, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. P. R. M., à Saint-Genis. — N° 1, oui. — N° 2, indistinctement les nos 3, 4, 5 et 6. — Il ne faut pas considérer comme base absolue le produit de 1852, puisqu'il doit être meilleur pour 1853.

M. L., à Vilaine. — N° 1, rien avant 1854. — N° 2, bénéfice *réel*, 40 fr. par action. — N° 3, 50 fr. — N° 4. 55 fr. — Nos 5 et 6, inconnus. — N° 7, le plus prochainement possible, et le bénéfice en sera exclusivement réservé aux actionnaires. — N° 8, non. — N° 9, non.

M. B. D., à Genève. — N° 1, non; excellent à vendre au cours actuel. — N° 2, gardez. — N° 3, oui; le complément du dividende de 1852 sera payé en avril. — N° 4, environ 55 fr.

M. B. V., à Carcassonne. — Pour garder toujours, vous avez raison; mais à moins d'une révolution, le N° 2 est excellent et donnera des revenus bien supérieurs aux cours actuels. — Merci de vos renseignements.

M. C., à Paris. — N° 1, mauvais, tant que l'affaire restera isolée. — N° 2, très-bon. — N° 3, nous ne connaissons pas bien, mais nos premiers renseignements sont peu favorables.

M. F. P., à Valenciennes. — Nos 1 et 2, lisez notre article de ce jour. — N° 3, non, gardez. — N° 4, inconnu.

M. L. P. — N° 1, peu. — N° 2, pas de suite, mais plus tard. — N° 3, Nord, Strasbourg et Orléans. — N° 4, Crédit mobilier.

Un abonné, rue d'Aiger. — N° 1, nullement; la précipitation et l'importance des versements directs et indirects est la seule cause de l'affaiblissement passager des cours. — N° 2, en février ou mars. — N° 3, attendre. — N° 4, pas considérablement, mais elles monteront.

M. F. C., rue Saint-Denis. — N° 1, non. — N° 2, gardez.

M. L., à M. — N° 1, à vendre au cours actuel. — N° 2, vendre à 950 fr. — N° 3, gardez.

M. D., à Chaumont. — N° 1, La différence des cours vient de la différence des coupures; il y a plus de petites bourses à 375 fr., que de grosses à 1140 fr. — N° 2, ce serait à désirer, mais il n'y a pas d'entente entre les compagnies. — N° 3, Nord et Strasbourg.

MM. B. F. et Ce, à Besançon. — N° 1, pas avant deux ans; il n'y aura pas d'appel avant la fin de 1853. — N° 2, certainement. — N° 3, c'est possible, mais pas de suite. — N° 4, peu probable. — N° 5, oui, en fait de lignes nouvelles à construire

M. L. B., à Saint-Quentin. — Non, cela rendrait leur négociation très-difficile, sinon impossible.

M. N., à Angoulême. — N° 1, excellent; mais il faut être en mesure pour les versements. — N° 2, 40 fr. en pleine exploitation. — N° 3, oui. — N° 4, précisez vos questions sur les grandes lignes.

M. E. de S., à Saumur. — La souscription est close depuis le 20 décembre.

M. B., à Avignon. — N° 1. Strasbourg et Nord. — N° 2, Midi et Gray. — N° 3, Méditerranée.

M. A R., à Saint-Laurent. — N° 1, lisez le Sénatus-consulte dans le numéro de ce jour. — N° 2, le tracé pourra être modifié administrativement. — N° 3, l'époque n'est pas fixée, non plus que le chiffre. — N° 4, la Suisse, les Ardennes, Saône au Rhin.

M. S. L., à Tours. — N° 1, nous ne vous engageons pas à vous livrer à ce genre d'opérations.

M. M. D. C., à Fécamp, — Nous avons reçu vos coupons; nous vous écrivons ce jour en vous envoyant un bon de poste pour le solde.

M. M., à Gray. — La carte se tire en ce moment; elle ne contient pas les distances, parce qu'il était impossible de les indiquer sur les chemins en construction. Quant aux autres, toutes les distances, même celles des plus petites stations, sont indiquées sur le *Livret Chaix* et sur l'*Indicateur des Chemins de Fer.*

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 16 au 22 décembre 1852.

54,048 voyageurs	205,098	65
Bagages, marchandises, etc.	386,031	86
Total	591,130	51

Semaine correspondante de 1851.

45,156 voyageurs	168,317	05
Bagages, march., etc.	300 859	35
Produit total	469,176	40

Recette totale du 1er janvier au 22 décembre.

1852	29,272,800	12
1851	26,703,115	64

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1852.

12,394 voyageurs	65,706 fr.	60 c.
Bagages, marchandises, etc.	105 919	65
Total de la semaine	171,626	25
Total de l'exercice courant	5,195,325	15
Semaine correspondante de 1851	138,573	65
Exercice correspondant de 1851	4,042,314 fr.	40 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1852.

7,978 voyageurs	21,902 fr.	50 c.
Bagages, Marchandises, etc.	49,550	70
Total de la semaine	71,453	20
Total de l'exercice courant	1,322,293	40
Semaine correspondante de 1851	53,353	75
Total de l'exercice correspondant	1,101,390 fr.	60 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 19 au 25 décembre 1852.

(Grande vitesse.) 27,436 voyageurs	157,848	65
(Petite vitesse.) bag., marchand.	204,785	10
Total de la semaine	362,633 fr.	75 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1852 (1)	17,253,739	82
Total	17,616,373	57
Semaine correspondante de 1851 (2)	208,192	15
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1851	12,079,139	75
Total de l'exercice correspondant	12 287,331	90

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Châlon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1852.

Voyageurs	182,253	30
Bagages, marchandises etc.	294,833	64
Total	477,086	94
Sect. d'Ang°. — Voyageurs	21,089	80
— Bagages, march., etc.	14,000	20
Totaux	513,185	94
Semaine correspondante de 1851	383,314	91
Différence en faveur de 1852	129,871	03
Recettes du 1er janv. au 25 déc. 1852	26,226,331	52
D° de la section d'Angoulême	528,207	80
Total	26,754,539	32
Recette correspondante de 1851	22,618,286	80
Différence en faveur de 1852	4,136,252	52

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(51e semaine.)

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

Du 16 au 22 décembre 1852.

32,040 voyageurs	141,858 fr.	75 c.
Bagages, messagerie, etc.	36,640	56
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	178,113	96
Total de la semaine	356 613	27
Recettes antérieures	15,076,089	49
Total général	15,432,702	76

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

51e semaine.—Du 13 au 19 décembre 1852.

(Longueur exploitée, 161 kilom.)

Voyageurs	19,509 fr	30
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	27,114	85
Prélèvement sur les produits de la ligne de Mulhouse à Thann	572	84
Total	47,196	99
Semaine correspondante de 1851	31,499	98
Recette totale du 1er janv. au 19 déc.	2,677,087	30
D° 1851	2,272,927	75
Différence en faveur de 1852	404,159	55

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 décembre 1852.

Ouest.— 9,972 voyageurs, gr. vitesse	32,766	95
Petite vitesse	24,126	80
Total	56,893	75
Rive gauche.— 10,104 voyag.	9,017	05
Total	65,910	80
Rive droite. — 20,651 voyag.	18,299	85
Total	84,210	65
Semaine corresp. en 1851. — Ouest	44,639	25
Rive gauche	6,533	10
Total	51,172	35
Rive droite	13,392	66
Total	64,565	01
Recette tot. du 1er janv. au 26 décbre : Ouest et Rive gauche 1852	3,643,246 f.	60 c.
Id. 1851	3,007,772	34

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 291 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Gran'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total : 294 kilomètres.)

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Recettes du 9 au 15 décembre 1852.

Voyageurs	35,223	95
Bagages et marchandises	47,071	05
Total de la semaine	82,295	00
Semaine correspondante de 1851	57,444	70
Augmentation	24,850	30
Recettes du 1er juillet (1) jusqu'au 15 décembre 1852	2,281,007	65
Recettes du 1er juil. au 15 dec. 1851	1,837,810	20
Augmentation depuis le 1er juillet	443,197	45

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	23,470	05
Bagages et marchandises	49,219	10
Total de la semaine	72,689	15
Total des Recettes du 1er juillet (2) au 8 déc. sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	4,278,431	90

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 16 au 22 décembre 1852.

2,667 voyageurs	8,640 fr.	90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,991	10
Total de la semaine	23,632	00
Semaine correspondante de 1851	17 538	75
Différence en faveur de 1852	6,093 fr.	25 c.
Recette du 1er janv. au 22 déc. 1852	1,233 000	30
Recette correspondante de 1851	1,187,008	65
Différence en faveur de 1852	45,991 fr.	65 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 décembre 1852.

Grande vitesse.—1,028 voyageurs	2,652	45
Petite vitesse	18,700	50
Total	21,352	95
Semaine correspondante de 1851	19,534	03
Augmentation pour 1852	1,818	92

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

2e mois de l'exercice. — Novembre 1852.

Marchandises 79,411 tonnes	334,071	90
Voyageurs 59,131	106,271	72
Services annexes	45,987	76
Total	486,331	38
Mois correspondant de 1851	44[illegible],108	93
Différence en faveur de nov. 1852	44,222	45
Produits du 1er oct. au 30 nov. 1852	1,039,362	75
id. id. id. 1851	926,097	49
Différence en faveur de 1852	113,265	26

Produits par kilomètre.

Dans le mois	8,532	12
Du 1er oct. au 30 nov. 1852	18,233	90

(1) C'est à partir du 1er juillet 1852 que toutes les lignes du Midi ont été réunies dans les masses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(2) Les recettes de la section d'Avignon à Marseille, à compter du 1er janvier jusqu'au 30 juin 1852, présentent, sur la période correspondante de 1851, une augmentation de 238,235 fr. 50 c.

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

Stations.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
	Heures des départs.				
Paris .. Dép.	8 15	12 15	4 •	8 30	• •
Pontoise. Dép.	9 12	1 8	4 40	9 30	• •
Creil. . Dép.	10 30	2 20	5 55	10 50	• •
Compiègne	11 25	3 15	6 55	11 50	• •
St-Quentin. Ar.	1 20	5 15	8 10	1 30	• •

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

Stations.	Mat	Soir	Soir	Soir
	Heures des départs.			
Paris... Dép.	7 30	1 •	11 •	• •
Creil	8 30	2 30	1 5	• •
Amiens	10 15	5 •	4 5	• •
Abbeville	11 30	6 17	5 5	• •
Boulogne. Ar.	1 15	8 25	7 40	• •

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

Stations.	Mat.	Mat	Soir	Soir.		Exp. Soir.
	Heures des départs.					
Paris D.	6 30	7 30	1 •	4 •	11 •	• •
Amiens	11 20	9 55	4 40	6 •	4 5	• •
Arras	• •	11 36	• •	• •	6 8	• •
Douai	• •	12 16	• •	• •	7 5	• •
Lille. A.	• •	A •	• •	• •	8 •	• •

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

Stations.	Mat	Mat.	Soir.	Soir.
	Heures des départs.			
Paris	7 30	11 45	7 30	11 •
Lille	11 35	6 30	minuit	8 •
Hazebrouck	1 45	7 55	1 •	8 43
Saint-Omer	2 10	8 28	4 22	10 18
Calais	3 •	9 30	2 10	11 30 mat.
Dunkerque	3 •	9 25	• •	11 • mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

Stations.	Mat.	Soir.	Mat.	Soir.	
	Heures des départs				
Paris... Dép	7 30	8 •		11 •	• •
Bruxelles. Arr	5 • soir.	5 45m		11 40m	• •
Bruxelles Dép	6 •	7 30	11 15	4 45	
Malines	8 35	8 5	11 15	5 20	
Liége	11 15	11 25	2 45	6 45	
Aix-la-Chap. A	1 •	2 45	5 45		
Cologne	4 • mat.	5 • soir	8 • soir.		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

Stations.	Soir.	Mat.	Mat.	Mat	Soir
	Heures des départs				
Cologne ...... Dép	11 30		6 15	11 30	• •
Aix-la-Chappelle	1 30m		6 15	2 •	• •
Liége	2 50	8 •	12 5	3 •	• •
Malines	6 35	11 5	2 35	8 10	• •
Bruxelles ...... Arr	7 5	11 35 soir.	2 25 soir.	8 40 soir	• •
Bruxelles ..... Dép	8 •m	1 15	6 30		
Paris ...... Arr.	5 • soir.	10 45 soir	5 30 mat		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres ; place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage.

Nos d. trains	31 mat.	7 mat.	23 mat	37 mat	39 mat	41 soir	43 soir	47 soir.	49 soir	51 soir.	53 soir	55 soir.	57 soir.	21 soir.	1 soir.
Paris.. D.	7 •	8 15	8 30	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 •	5 30	6 30	7 35	8 30	11 •
Saint-Denis	7 10	*	8 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 45	8 41	11 11
Enghien..		8 30		10 51					4 56		5 51			8 51	11 21
Pontoise.A.		[illegible]		11 25					5 25		6 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

Stations.	Mixte.	Avant Midi Omn.	Avant Midi Direct	Après Midi Omn	Etampes.	Omn.	Malles Tours	Malles Centre
Paris ... Départs.		8 •	9 15	1 15	3 45	5 45	7 15	7 40
Etampes		9 50	10 30	2 14	5 50	7 44	8 30	9 1
Orléans ... Arrivées		12 •	12 15	5 15		8 45	10 15	10 40
Orléans ... Départs	6 35	12 40		5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10 53	
Vierzon	8 22	2 42		7 50			12 51	
Bourges	10 30	3 •		9 •			1 30	
Nérondes	11 41	4 25		10 3			2 27	
Nevers ... Arrivées.	12 45	5 13		10 35			3 15	
Vierzon ... Départs	6 35	2 53		•			1	1
Châteauroux ... Arrivées	12 •	4 40		•			2	2
	Mat.	Soir.	Soir	Dép de Corbeil	Mat	Matin.	Soir	Soir
Départs de **Paris** pour **Corbeil**	8 30	5 5	8 45		7 55	11 5	3 45	9 45

Départs d'**Orléans** pour **Paris** : 7 h 5, 11 h. 48, 11 h. 55 matin, 0 h., 42 h. soir
— de **Vierzon** pour **Paris** : 9 h. 13 matin, 2 h. 22, 9 h. 50 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

Stations.	Avant Midi Mixte.	Omn	Omn	Direct	Après Midi Omn.	Omn.	Direct
Paris ... Départ..	•	•	8 •	9 15	1 15	5 45	7 15
Orléans ... Arriv..	•	•	12 •	12 15	5 15	8 45	10 15
Orléans ... Départ..	•	8 45	midi 30		5 30	10 30	
Blois	•	8 43	2 3		7 25	12 4	
Tours ... Arr.	•	10 40	3 25		9 25	1 25	
Tours ... Départ.	6 15		2 30			1 35	
Chatellerault	8 26		6 •		•	3 41	
Poitiers ... Arr..	9 30		7 42		•	4 32	

Départs de **Poitiers** : 4 h. 55, 10 h. • matin ; 5 h. soir.
— de **Tours** : 7 h. 45 matin ; 1 h. 50, 8 h. 48 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

Stations.	Avant Midi Mixte.	Omn.	Direct	Après Midi Omn.	Malles
Paris ... Dép.	•	6 •	9 15	5 45	7 15
Orléans ... Dép.	•	10 30		10 30	
Tours ... Arr.	•	2 25		1 25	
Tours ... Dép	6 30	2 40		1 45	
Saumur	8 45	5 11		3 19	
Angers ... Arr.	10 25	6 38		4 29	
Nantes	1 •	8 40		6 40	

Départs de **Nantes** : 6 h. 15, 8 h. 35 matin ; 2 h. 25 soir.
— de **Tours** : 4 h. 08 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

Stations.	Av. Midi omn.	exp.	omn	om	Après Midi exp.	omn	omn.	omn	mixt	post.
Paris. D.	8 25	9 25	midi	•	•	•	4 25	7 25	6 25	11 •
Maisons	8 51	• •	12 20	•	•	•	4 50	7 51	•	•
Poissy	9 15	• •	12 40	•	•	•	5 12	8 11	•	•
Mantes	10 20	• •	1 30	•	•	•	6 12	9 7	•	•
Vernon	11 12	10 55	2 26	•	•	•	7 •	9 56	•	•
Rouen. A	12 25	12 •	4 15	•	•	•	8 25	11 20	2 15	2 3
Rouen.. D.	1 •	12 15	4 30	•	•	•	•	•	3 5	
Yvetot	2 16	1 6	5 52	•	•	•	•	•	•	
Havre. A.	3 30	2 •	7 02	•	•	•	•	•	6 5	
Rouen D	• •	12 15	1 45	•	•	•	•	•	3 20	
Dieppe. A.	• •	2 15	7 15	•	•	•	•	•	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes mat.	Poissy jeudi mat.	mat
11 •	7 •	10 •
11 34	7 20	•
12 •	7 45	10 30
1 •		
Retour. matin	Retour. soir.	soir.
9 45	4 10	5 20
Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre	
7 15	9 •	
10 25	9 35	

Départs du **Havre** pour **Paris** — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 6 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris** — 7 h. 10 h. 30 ; matin, — 5 h. 40, 9 h. 45, soir
— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 45, 10 h. 25 mat., — 1 h. 25 0 h., 8 15 soir, minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 6 15, mat. ; — 1 h. 15, 3 h. 30, 8 30, 9 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

Dist.	Stations.	Avant Midi omn. 1.	omn. 3	omn. 5.	omn. 7	direct 11	Après Midi omn. 17.	omn. 21	direct 23.
kil	Paris	•	•	•	6 45	8 30	1 •	5 30	7 30
28	Lagny	•	•	•	7 34	10 0	1 49	6 10	8 40
45	Meaux	•	•	•	8 05	10 25	2 20	6 50	9 27
69	La Ferté-sous-Jouarre	•	•	•	8 41	10 51	2 56	7 26	9 54
112	Epernay	•	•	•	11 •	12 34	5 15	9 45	10 41
172	Châlons	•	•	4 45	11 50	1 00	8 05	10 30	11 19
206	Vitry-le-François	•	•	5 38	12 40	1 48	9 55	•	12 •
254	Bar-le-Duc	•	•	6 35	2 04	2 50	9 29	•	1 10
284	Commercy	•	•	7 50	3 15	3 40	9 35	•	2 10
353	Nancy	•	5 30	9 48	5 35	5 19	11 11	•	3 55
385	Lunéville	•	6 22	10 34	6 30	6 45	•	•	4 40
431	Sarrebourg	•	8 •	12 19	8 04	7 34	•	•	6 10
475	Saverne	5 45	8 50	1 40	8 50	8 18	•	•	7 •
504	Strasbourg	7 50	10 05	2 25	10 15	9 12	•	•	8 •

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h. 25 matin ; 1 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 50 matin ; 12 h. 14, 5 h. 51 soir.
— **Lunéville** 6 h. 25 matin, 1 h. 30, 7 h. 15 soir.
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 28, 8 h. 43 soir.
— **Commercy** 8 h. 08 matin, 12 h. 21, 3 h. 56, 9 h. 43 soir
— **Bar-le-Duc** 9 h. 19 matin ; 1 h. 30, 4 h. 57, 10 h. 52 soir
— **Vitry-le-François** 10 37 matin ; 2 h. 57, 5 h. 52, 11 h. 52 soir.
— **Châlons** 12 h. 33, 5 h., 11 h. 28 matin ; 3 h. 48, 6 h. 31, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h., 12 h. matin, 2 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 30, 8 h. 15, 6 h. 00 soir (6 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement
Arrivé à **Paris** 1 h. 30, 8 h. 25, 6 h. 35 matin ; 4 h. 10, 8 h. 50, 10 h. 30 soir
Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

Dist.	Stations.	Avant midi 31	33	35.	Après midi 37	39
•	Nancy	2 20	6 35	11 •	5 10	8 30
341	Frouard	3 05	6 49	11 16	5 27	8 44
361	Pont-à-Mousson	4 00	7 26	11 51	6 04	9 20
391	Metz	4 58	8 10	12 51	7 00	10 05
462	Forbach	6 55	•	2 45	6 30	•

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h., 11 h. mat. ; 4 h. 50 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 40, 5 h. 05 matin, 12 h. 41, 3 h. 6 h. 31 soir
— **Pont-à-Mousson** pour **Nancy** 5 h. 53, 8 h. 29 matin, 1 h. 49, 2 h. 49, 7 h. 49 soir
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 27, 9 h. 06 matin ; 2 h. 26, 4 h. 26, 8 h. 16 soir.
Arrivée **Nancy** 6 h. 40, 6 h. 20 matin ; 2 h. 40, 4 h. 40, 5 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist.	Stations.	Av. Midi 1.	3.	Après Midi 5.	7.	9.
kilom.	Paris	•	9 5	3 5	8 30	•
79	Montereau	5 •	11 34	5 43	10 55	•
103	Les Ormes	6 6	12 18	6 37	11 34	•
121	Nogent	7 4	12 46	7 21	12 6	•
133	Pont-sur-Seine	7 34	1 1	7 42	12 20	•
142	Romilly	8 2	1 20	8 4	12 40	•
154	Mesgrigny	8 12	1 30	8 21	12 50	•
179	Troyes	8 47	2 14	9 19	1 34	•

Départs de **Troyes** *pour* **Paris** : 6 h. 30, 11 45 matin ; 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** *pour* **Paris** : 3 h. 20, 10 37 matin, 2 h. 35, 9 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 8 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4. 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 6 45
N° 4. 1 45 soir.
N° 5. 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 8 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, d'heure en heure, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 6 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.
Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, d'heure en heure, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'Ecole, 10 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 3 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 8, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le décret impérial du 10 décembre 1852, en étendant le privilége de la *Banque foncière de Paris* à tous les départements, excepté ceux du Cher, de la Nièvre, de l'Allier, des Bouches-du-Rhône, des Basses-Alpes et du Var, où il existe des Sociétés de Crédit foncier autorisées, a généralisé le titre de la Compagnie, qui porte désormais la dénomination de *Crédit foncier de France.*

Aux termes de l'art. 2 de la convention approuvée par le décret impérial du 10 décembre, le *Crédit foncier de France* doit faire souscrire immédiatement les trente mille actions de 500 fr. (15 millions) réservées, aux termes de l'art. 10 des statuts, aux porteurs des actions antérieurement émises, dans la proportion des titres par eux possédés.

En conséquence, le directeur du *Crédit foncier de France* a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la *Banque foncière de Paris* que, par décision du Conseil d'administration, tout porteur de deux actions de la *Banque foncière de Paris* (Crédit foncier de France) est admis à souscrire au pair *trois actions nouvelles*. Il ne sera pas délivré de fractions de titres. Les personnes qui ne posséderont qu'un nombre impair d'actions pourront se réunir pour exercer le droit qui leur est attribué.

Un versement de 100 fr. *par action* devra être effectué au moment de la souscription.

Les souscriptions seront reçues à partir du 3 janvier 1853, sur la présentation des titres, et devront être réalisées, au plus tard, le 11 du même mois. Ce délai expiré, le bénéfice des dispositions de l'art. 10 des statuts ne pourra plus être réclamé par les actionnaires.

La souscription pour les actionnaires de la *Banque foncière de Paris* (Crédit foncier de France) sera ouverte à partir du 3 janvier, au siége de la Société, rue des Trois-Frères, 5, de dix heures à deux heures.

L'administration ne pourra répondre à aucune demande qui lui serait adressée sans la production des titres d'actions donnant droit à la souscription dans la proportion ci-dessus déterminée.

Le directeur du *Crédit foncier de France* rappelle en outre à MM. les actionnaires que la souscription aux *Certificats de dépôt*, ou *promesses d'obligations foncières* qui leur ont été réservées, dans la proportion de *trois certificats de dépôt* par *deux* actions, a été fermée le 31 décembre 1852.

Ainsi donc, tout porteur de DE DEUX ACTIONS du *Crédit foncier de France* a droit de souscrire : 1° Du 3 au 11 janvier 1853, TROIS ACTIONS NOUVELLES AU PAIR, en versant *cent francs* par action.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **MONTPELLIER A CETTE.** Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1844 que, par suite d'une convention qu'il a passée avec la majorité des porteurs de ces obligations de l'emprunt de 1844, qui consiste encore en 940 obligations portant 50 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er septembre 1852, remboursables à 1,250 fr. par tirages annuels jusqu'en 1899, ces obligations seront échangées contre des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant 15 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er juillet 1852, garanti par l'Etat pendant cinquante ans, remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, dans la proportion de 9 1/2 obligations de Lyon à la Méditerranée contre 3 obligations de Montpellier à Cette.

MM. les porteurs des obligations dudit emprunt de la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette sont invités à présenter leurs obligations, dans le plus bref délai, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour opérer cet échange.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **MONTPELLIER A CETTE.** Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des emprunts de 1848 et 1851 que, par suite d'une convention passée avec la majorité des porteurs desdites obligations des emprunts de 1848 et 1851, qui consistent encore en 2,381 obligations, portant 12 fr. 50 c. d'intérêt annuel, jouissance du 1er décembre 1852, remboursables à 250 fr., en quatre vingt-quinze et quatre-vingt-dix-huit ans, par tirages annuels, ces obligations seront échangées contre des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant 15 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er juillet 1852, garanti pendant cinquante ans par l'État, remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, dans la proportion de 3 obligations de Lyon à la Méditerranée contre 4 obligations de Montpellier à Cette.

MM. les porteurs des obligations desdits emprunts de la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette sont invités à présenter leurs obligations, avant le 15 janvier prochain, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour opérer cet échange.

Passé ce délai, ces obligations seront remboursées au pair.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER **DE PARIS A ROUEN.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 29 janvier 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 janvier, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.** MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale, prévue par les art. 4 et 5 des statuts, aura lieu le samedi, 15 janvier prochain, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les Actionnaires, porteurs de vingt actions, au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 15 décembre 1852 au 7 janvier 1853, de 10 heures à 3 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration,
COMTE P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **L'OUEST.** —AVIS.— Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette société que pour l'exécution de la loi du 8 juillet 1852, portant concession de l'embranchement du Mans à Mézidon, et par suite de la délibération de l'Assemblée générale des actionnaires du 29 juillet dernier, qui a accepté cette concession, le fonds social de la Compagnie de l'Ouest doit être porté de 50 millions à 70 millions.

Cette augmentation de capital donnera lieu à l'émission de 20,000 actions nouvelles, lesquelles seront réparties au pair, et dans la proportion de deux nouvelles pour cinq anciennes, entre tous les propriétaires des 50,000 actions actuelles qui prendront part à la souscription.

Chaque actionnaire qui voudra user de la faculté de souscrire devra se présenter, à dater du lundi, 20 décembre courant, à Paris, au siége de l'administration de la Compagnie, rue d'Isly, n° 5, ou à Londres, 44, Moorgate street (Western of France railway office), et y déposer les titres d'actions qui établiront son droit à la part pour laquelle il entend se porter souscripteur.

Il devra, en même temps, opérer un versement de deux cent cinquante francs (250 fr.) afférent à chacune des actions nouvelles qui devra lui être dévolue, dans la proportion de deux nouvelles pour cinq anciennes, indiquée plus haut.

Il lui sera délivré un récépissé des titres déposés et du versement; ce récépissé sera ensuite échangé contre une promesse d'actions nouvelles.

Les actions étant indivisibles, MM. les actionnaires pourront combiner leur nombre d'actions de manière à s'assurer la part rigoureuse à laquelle ils ont droit.

La souscription sera close, le 10 janvier, à 4 heures du soir.

Des titres définitifs au porteur seront délivrés en échange des promesses d'actions nouvelles, lorsque le Gouvernement aura autorisé les modifications que la Compagnie a demandées à ses statuts.

CHEMIN DE FER DU **NORD.** Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie que, pour accélérer le paiement du dividende d'intérêt de 16 fr. par action, et l'intérêt de 7 fr. 50 c. par obligation, échus le 3 janvier prochain, ils peuvent effectuer d'avance le dépôt de leurs bordereaux ou de leurs coupons ; ce dépôt est reçu dès à présent à la caisse de la compagnie, à l'embarcadère, place Roubaix.

CHEMIN DE FER DE **DIJON A BESANÇON.**

4e appel de 50 francs par action.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un 4e appel de 50 fr. par action pour l'époque du 1er janvier 1853, sous déduction de 2 fr. pour intérêts sur les versements antérieurs, soit net à verser 48 fr. par action.

L'intérêt à 5 p. 0/0 sera dû et exigé à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 1er au 20 janvier 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, n° 66.

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72.

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Paiement des intérêts des Obligations 3 0/0.

MM. les porteurs des obligations *trois pour cent* de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le paiement du semestre échu le 31 décembre 1852, soit 7 fr. 50 par obligation, aura lieu à partir du 3 janvier 1853 :

A Paris, rue Taitbout, 18, de 10 heures à 2 h.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

COMPAGNIE

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de 30 millions de la Compagnie d'Avignon à Marseille.

MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de la Compagnie de Marseille, qui n'auraient point usé de la faculté de convertir leurs titres en obligations de l'emprunt de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr. échéant le 1er janvier sera payé à partir du 3 janvier 1853, dans les bureaux de la Compagnie,

A Paris, rue Taitbout, n° 18;

A Lyon, place Port-Saint-Clair, n° 21 ;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Il sera procédé en séance publique, le 7 janvier, à onze heures, au siége de la Compagnie, à Paris, rue Taitbout, n° 18, au tirage au sort des obligations à rembourser. Un avis ultérieur fera connaître le numéro des obligations sorties de la roue et le jour où commencera le remboursement dans les bureaux ci-dessus désignés.

Le délai pour l'échange des titres dudit emprunt contre les obligations de l'emprunt de 60 millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, garanti par l'Etat, qui devait expirer le 31 décembre, est prorogé jusqu'au 6 janvier 1853. Jusqu'à cette époque, l'échange sera opéré aux conditions indiquées dans les avis publiés à cet effet.

Après l'expiration de ce délai, le montant de la prime à payer à l'échangiste sera réduit de 40 fr. à 30 fr., sauf règlement des intérêts.

SOCIÉTÉ DES

MINES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Nous avons parlé dernièrement du développement de la Société des mines de zinc de la Prusse rhénane, créée par la Vieille-Montagne.

Nous apprenons aujourd'hui qu'une autre Société, dite des Mines de zinc de la Meuse, est également organisée par la Vieille-Montagne.

Cette Société de la Meuse, qui reprend dans de magnifiques conditions toutes les mines et usines de la Grande-Montagne, *est appelée sans doute* à devenir une annexe très-importante de la Vieille-Montagne.

La Société de la Vieille-Montagne relève ainsi successivement les entreprises, bonnes en elles-mêmes, fondées avant 1848 pour lui faire concurrence, et qui, n'ayant pu supporter, comme elle, le choc des événements, auraient succombé.

Elle en prend la direction, leur prête un appui qui leur rend l'existence, s'associe à leurs bénéfices, et se fortifie de la sorte des éléments mêmes réunis contre elle. C'est d'une habile et excellente administration.

F. PETIT.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Avis spécial à MM. les actionnaires de la Compagnie d'Avignon à Marseille. — Aux termes de la convention du 19 juin 1851 entre la Compagnie d'Avignon à Marseille et la compagnie de Lyon à Avignon, aujourd'hui de Lyon à la Méditerranée, cette dernière Compagnie s'est engagée à délivrer aux actionnaires d'Avignon à Marseille (qui ont rempli les conditions déterminées par l'art. 3 de ladite convention) des obligations 4 0/0, c'est-à-dire portant 25 fr. d'intérêt, garantit par l'Etat pendant cinquante ans et remboursables par 625 fr., suivant échelle d'amortissement répartie sur la durée de la concession.

En exécution de ces dispositions, les titres des actionnaires d'Avignon à Marseille ont été frappés d'un timbre spécial ayant pour objet de constater leur droit à la délivrance desdites obligations 4 0/0.

D'autre part, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée crée 115,666 obligations 3 0/0, déjà délivrées ou à délivrer aux liquidateurs des Compagnies des chemins de fer du Gard, de Nîmes à Montpellier et de Montpellier à Cette, en représentation des annuités qui forment le prix d'achat de ces diverses lignes.

Ces obligations portent 15 fr. d'intérêt annuel garanti par l'Etat pendant cinquante ans, et sont remboursables par 500 fr. dans tout le cours de la concession.

Afin de remédier aux inconvénients qui résulteraient pour les anciens actionnaires de la Compagnie de Marseille à Avignon de l'emploi, en ce qui les concerne, d'un titre spécial différent de ceux destinés aux actionnaires des autres lignes, il a été convenu, entre la liquidation de cette Compagnie et le conseil d'administration de Lyon à la Méditerranée, qu'il leur serait offert d'échanger les obligations qu'ils ont entre les mains contre des titres 3 0/0 de la même nature et aux mêmes conditions que ceux délivrés aux autres Compagnies.

En conséquence, indépendamment des 115,666 obligations destinées à l'acquittement du prix des lignes de chemin de fer de la rive droite du Rhône, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée a été autorisée par M. le ministre des travaux publics à créer 65,667 obligations de même nature et jouissant de la même garantie, pour être mises à la disposition de MM. les actionnaires d'Avignon à Marseille, en échange des titres timbrés par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée dont ils sont porteurs.

Cette conversion s'opérera dans les proportions et aux conditions ci-après :

Pour trois actions de Marseille, représentant aujourd'hui trois obligations de Lyon à la Méditerranée, portant 25 fr. d'intérêt,

Ensemble,	75 fr.
Et remboursables par 625 fr.	
Ensemble,	1875 fr.

IL SERA DÉLIVRÉ :

Cinq obligations de Lyon à la Méditerranée portant 15 fr. d'intérêt,

Ensemble,	75 fr.
Et remboursables par 500 fr.	
Ensemble,	2,500 fr.

En sorte que, l'intérêt étant le même dans les deux systèmes, le capital à rembourser sera augmenté de 625 fr.

En compensation de cette différence entre les deux remboursements, il sera payé par l'échangiste, au moment de la conversion, 25 fr. par chaque action de Marseille convertie, soit 75 fr. pour trois actions.

Et comme les titres 4 0/0 à convertir portent jouissance d'intérêt à partir du 1er octobre 1852, tandis que les titres 3 0/0 à délivrer en échange portent jouissance d'intérêt à partir du 1er janvier 1853, il sera tenu compte à l'échangiste de trois mois d'intérêt, soit 6 fr. 25 c. par chaque titre 4 0/0 converti.

En sorte que la somme à payer en espèces par l'échangiste pour chaque titre converti sera seulement de 18 fr. 75 c.

Et pour trois titres, de 56 fr. 25 c.

MM. les actionnaires d'Avignon à Marseille seront admis à opérer la conversion qui fait l'objet du présent avis dans les bureaux de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, rue Taitbout, 18, à partir du 3 janvier 1853 et jusqu'au 31 du même mois. Après l'expiration de ce délai, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée se réserve de modifier les conditions de l'échange.

MINES D'ASPHALTE DE BASTENNES.

M. Ledoux, gérant de la Société des mines d'asphalte de Bastennes, prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations, qu'à partir du 5 janvier ils peuvent se présenter au siége de la Société, rue du faubourg Poissonnière, 68, pour recevoir les intérêts du 2e semestre de l'année 1852.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTPELLIER A CETTE.

Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il a cru devoir, dans leur intérêt, faire une convention avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon pour l'échange des obligations 4 pour 100 remboursables à 500 fr., stipulées pour prix de cession de leur chemin, contre des obligations 3 pour 100 remboursables à 500 fr. Les conditions de cet échange seront communiquées au siége de la Compagnie à toute personne qui justifiera de sa qualité d'actionnaire.

Par suite de l'autorisation accordée par l'assemblée générale extraordinaire du 27 juillet 1852, le conseil d'administration a décidé une répartition de 2 obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant chacune 15 fr. d'intérêt annuel, garanti par l'État pendant cinquante ans, remboursables par tirages annuels à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, jouissance du 1er juillet 1852, contre 1 action du chemin de Montpellier à Cette.

En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à présenter leurs actions, dans le plus bref délai, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour recevoir lesdites obligations.

Les actions sont annulées et remplacées par des bons de liquidation, qui donneront droit à toucher les répartitions ultérieures auxquelles la liquidation définitive pourra donner lieu.

VIEILLE MONTAGNE

Avis. MM. les actionnaires de la Société de la Vieille-Montagne, sont prévenus que les intérêts de leurs actions pour 1852 (soit 8 fr. par cinquième d'action) seront payables à dater du 10 janvier 1853, à bureau ouvert, soit au siége de la société à Liége, soit à Paris rue Richer, 19, soit à la banque de Belgique à Bruxelles, à leur choix, sur la présentation des coupons.

Le dividende de bénéfices pour 1852 sera ultérieurement fixé.

Par ordre du Conseil d'administration,

Les deux directeurs,

SAINT-PAUL DE SINCAY,

A. GUYNEMER, FILS.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La Bourse a été livrée toute cette semaine à une vive agitation. Les spéculateurs, quoique persuadés que la baisse était un mouvement factice et que les cours, comprimés depuis le commencement du mois, reprendraient tout à coup leur essor ne s'en montraient pas moins fort réservés, et les baissiers fesaient fléchir chaque jour les cours de la rente.

Cependant la dernière bourse a un peu relevé la confiance des acheteurs. Le 3 0/0 a remonté tout à coup à 1185. Si un nouveau mouvement de hausse de 1 fr. avait lieu à la Bourse du 31, beaucoup de primes qu'on croyait perdues seraient levées et formeraient tout à coup un découvert qui rendrait la hausse facile par la liquidation.

Ce qui a beaucoup contribué hier à raffermir les cours de la spéculation, c'est que des demandes importantes ont eu lieu au comptant sur le 4 1/2 0/0 et le 3 0/0. Les Compagnies d'assurances et les Sociétés tontiuières qui viennent de recevoir le coupon de décembre de leur 3 0/0 ont beaucoup de capitaux à placer, et les cours actuels sont assez avantageux pour qu'elles se hâtent d'en profiter.

Les obligations du crédit foncier qui avaient été demandées pendant quelques jours à 100 et 120 fr. de primes, ont fléchi pendant quelques jours, et elles ont fait 45, mais elles étaient demandées hier à 60. On s'explique facilement la réaction momentanée de cette valeur. Un certain nombre d'obligations se sont trouvées d'abord entre les mains de personnes qui ne pouvaient pas les conserver, et qui ont été obligées de les vendre à tous prix. Mais si on les compare aux obligations de la ville, on reconnait qu'elles offrent des avantages considérables qui leur assurent une prime beaucoup plus élevée. Ainsi, les tirages du crédit foncier sont trimestriels, ce qui double les chances des porteurs de certificats de dépôts. Les obligations de la ville ont la chance de gagner deux fois par an des lots de 50,000 fr. Celles du crédit foncier peuvent gagner quatre fois par an des lots de 100,000 fr.

Les actions de chemin de fer ont résisté pendant plusieurs jours à l'influence de la bourse; elles ont fini par être entraînées dans le mouvement. Mais elles ont regagné leur perte à la bourse d'hier, en vue de l'augmentation des recettes qui continue à progresser.

On a parlé beaucoup cette semaine d'une vaste combinaison qui consisterait à réunir dans une quasi fusion les lignes d'Orléans, de Lyon, et de Lyon à la Méditerranée, tout en laissant subsister les trois conseils d'administration; mais on créait un comité supérieur dirigeant de sorte à ne former pour ainsi dire qu'une seule et vaste entreprise. On a dit ensuite que l'une des Compagnies n'avait pas voulu s'engager à cause des charges qu'on imposait à la fusion.

On a annoncé aussi depuis deux jours que les arrangements relatifs à la fusion des Compagnies de la Normandie étaient terminés et que le projet allait être soumis au Conseil d'État. Les Compagnies qui doivent en faire partie sont Paris à Rouen, Rouen au Havre, Dieppe, Caen à Cherbourg et l'Ouest. C'est seulement lorsque cette fusion sera consommée que la nouvelle Compagnie songera à racheter la ligne de Paris à Saint-Germain. Cette nouvelle a donné lieu à de nouveaux achats sur les lignes désignées pour la fusion, et les cours ont été vivement recherchés à la dernière bourse, sur les actions de Rouen, de Cherbourg et de l'Ouest.

De nombreuses transactions ont eu lieu en dehors du parquet sur les éventualités de Lyon à Avignon, qui ont monté à 3050, et sur celles de Bordeaux à Cette, qui ont varié de 18 50 à 19. On a émis ces jours-ci les actions de la Suisse centrale. Elles ont été demandées à 25 fr. de primes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs, depuis la Bourse du 23 jusqu'à celle du 30 décembre :

La rente 3 0/0 a fléchi de 82 10 à 80 90 ; elle est restée à 81 90 au comptant ; elle a varié à terme de 82 55 à 80 60 elle ; est restée à 81 85.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 105 85 à 105 ; elle est restée 105 90 ; elle a varié à terme de 106 à 105 ; elle est restée à 105 75.

La Banque de France a fléchi de 2,930 à 2,850 ; coupon de l'action de 60 fr.

La Banque foncière a monté de 1,191 à 1,220.

La Société du crédit mobilier a fléchi de 985 à 830 ; elle est restée à 870.

Les actions du Nord ont fléchi de 897 50 à 880 ; elles sont restées à 892 50.

Strasbourg a fléchi de 827 50 à 800 ; il a fermé à 820.

Lyon a monté de 925 à 942 10 ; il est retombé à 915 ; il est resté à 931 25.

Orléans a fléchi de 1,035 à 1,010 ; il est resté à 1,035.

Rouen a baissé de 990 à 767 50 ; il a fermé à 990.

Le Havre a baissé de 525 à 517 50 ; il est resté à 530.

Bâle a baissé de 363 75 à 355 ; il est resté à 362 50.

L'Ouest a fléchi de 790 à 760 ; il a repris à 781 25.

Avignon a monté de 773 75 à 795 ; il est resté à 777 50.

Gray a fléchi de 550 à 540 ; et a fermé à 545.

Bordeaux à Cette a fléchi de 612 50 à 600 ; il a fermé à 607 50.

Cherbourg a fléchi de 632 50 à 617 10 ; il a repris à 635.

Saint-Germain s'est tenu à 1,425.

Dieppe a fléchi de 345 à 340.

Montereau de 325 à 310.

La Teste a fait 160 et Sceaux 170.

Samedi. — Bourse fermée à cause de la solennité de Noël.

Lundi. — Les valeurs étaient toutes en baisse. De fortes ventes ont eu lieu à la fin de la bourse, sur la rente. Les actions de chemins de fer se tenaient avec plus de fermeté. Elles avaient même débuté en hausse, et elles auraient probablement monté, si leur mouvement n'avait pas été arrêté par celui de la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 81 95 à 81 75, et à terme, de 82 25 à 81 95. Le 4 0/0 de 106 à 105 95 au comptant, et à terme de 106 30 à 106 05. La Banque, dont on a détaché le coupon de semestre de 60 fr., a été cotée à 2,870. Les actions de la Banque foncière ont varié de 1,200 à 1,225 ; les obligations foncières de 70 à 60. de prime. Les actions de la Société mobilière, de 900 à 925. Le Ford, de 900 à 892 ; Strasbourg, de 830 à 831 ; Lyon, de 945 à 935 ; Lyon à la Méditerranée, de 795 à 777 50 ; Orléans, de 1,040 à 1,037 50 ; Rouen, de 980 à 985 ; Bordeaux à Cette, de 617 50 à 615 ; Dijon, de 580 à 572 50 ; Saint-Germain a fait 1,425 ; Versailles, 352 50 ; le Havre, 525 ; Bâle, 365 ; Montereau, 320 ; l'Ouest, 790 ; Gray, 545 ; Cherbourg, 625.

Mardi. — La baisse a fait de nouveaux progrès, et les cours ont été continuellement offerts. Les affaires sont difficiles. Les chemins de fers étaient plus affectés que la veille. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 75 à 81, et à terme de 95 à 81 ; le 4 1/2 0/0, au comptant, de 75 à 105 20 ; la Banque, de 10 à 28 60 ; le Nord, de 7 50 à 885 ; Strasbourg. de 375 à 817 50 ; Lyon, de 12,50 à 922 50 ; Orléans, de 7 50 à 1,032 50 ; Rouen, de 15 à 970 ; le Havre, de 5 à 520 ; Bâle, de 375 à 361 25 ; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 775 ; l'Ouest, de 21 25 à 760 (à terme) ; Cherbourg, de 2 50 à 622 50 ; Besançon, de 5 à 567 50 ; le Midi. de 7 50 à 607 50 ; Versailles (rive gauche, de 1 25 à 351 25 ; Dieppe, de 5 à 340. La Banque foncière a monté de 10 à 1,235 ; les obligations de la Banque foncière ont fléchi de 10 à 1,050. Le Crédit foncier a varié de 880 à 825.

Mercredi. — La bourse n'était pas meilleure que les deux précédentes. Les cours étaient assez fermes au début, mais ils avaient fléchi rapidement et la baisse ne s'est arrêtée que pendant ces dernières minutes de la bourse, lorsqu'on a affiché un avis portant que la santé de S. M. l'Empereur était excellente. Les chemins de fer, qui avaient également été fort mal traités, ont un peu repris faveur. Le 3 0/0 a fait au comptant 80 90 et 81 ; à terme 80 60 et 81 10. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 105 50 à 105 05 et à terme de 105 60 à 105 15. La Banque a fléchi de 10 à 2,850 ; les actions du Crédit mobilier ont varié de 1,230 à 1,220 et les obligations de 1,057 à 1,050 ; le Crédit mobilier a varié de 860 à 830, et il est resté à 850 ; les actions du Nord, de 880 à 885 ; Lyon, de 912 10 à 922 50 ; Strasbourg, de 800 à 803 75 ; Orléans, de 1,010 à 1,002 50 ; Rouen, de 970 à 967 50 ; le Havre, 522 50 à 520 ; Bâle, de 360 à 351 ; Lyon à la Méditerranée de 770 à 765 ; l'Ouest, a fait 765 ; Gray, 540 ; Cherbourg, 620 ; Dijon, 560 ; Bordeaux à Cette, 605 ; Versailles, 350.

Jeudi. — Après quelques moments d'incertitude, toutes les valeurs ont commencé à se relever et elles étaient vivement recherchées à la fin de la bourse. Les chemins de fer comme la rente sont restés en hausse. Le rente 3 0/0 a monté de 70 au comptant à 81 90, et de 75 à 81 85 à terme. Le 4 1/2 0/0 de 85 au comptant à 105 90, et de 60 à 105 75. La Banque, s'est tenue à 2,850. La Banque foncière a fermé comme la veille à 1,220. La Société générale mobilière a monté de 850 à 870. Le Nord a repris de 750 à 892 50 ; Strasbourg, de 825 à 820 ; Lyon, de 875 à 931 25 ; Orléans, 22 50 à 1,035 ; Rouen, de 22 50 à 990 ; le Havre, de 10 à 530 ; Bâle, de 7 50 à 362 50 ; l'Ouest, de 16 25 à 781 25 ; Avignon, de 12 50 à 777 50 ; Cherbourg, de 15 à 635 ; Bordeaux à Cette, de 250 à 607 50. Dijon a fait 565 ; Gray, 545 ; Montereau, 310 ; Dieppe, 340 ; Versailles, 350.

Vendredi. — Le début de la bourse était excellent. Toutes les valeurs étaient en hausse, mais après la réponse des primes les cours ont fléchi rapidement sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 82 à 81 60, et à terme, de 82 05 à 82 50 ; le 4 0/0 de 106 à 106 10 au comptant, et à terme de 106 10 à 105 80. la Banque a fait 2,850. Les actions du Crédit foncier 1,220. Les obligations du Crédit foncier ont monté à 1,075. Les actions du Crédit mobilier ont repris à 90 ; le Nord a varié de 897 50 à 892 50. Strasbourg, de 822 50 à 820 ; Lyon, de 932 50 à 930 ; Orléans, de 1,000 à 997 50 ; le Havre de 530 à 535 ; Avignon, de 782 50 à 777 50 ; l'Ouest, de 780 à 785 ; Dieppe, de 342 50 à 345 ; Cherbourg, de 640 à 637 50 ; Bâle, de 365 à 362 50.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

[illegible] expl.	totale.	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
710	913	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	juill. 1852	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	21 fr. p. 6 m.(3)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	93	97	40,000	500	tout.	10 fr. p.6 m.(2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	84	34,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	90	24,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	35	98	18,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	avril 1852	St-Germain
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
149	»	99	80,000	500	325	8 fr. 88 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
922	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	juill. 1852	Cie d'Orléans
627	880	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	juill. 1852	Paris à Strasbourg
141	198	99	84,000	350	tout	11 fr. 90 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
283	815	98	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	juill. 1852	Paris à Lyon
tout.	100	99	10,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	150	5 p. 100 (1).	juill. 1852	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	250 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	825 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Dº (3) d'industrie
»	»	98	80,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	18,000	1,000	tout.	39 fr. 10 par an.	janv. 1853	Naples à Castellamre
tout.	30	90	9,400	500	tout.	23 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris. Cours du 25 au 31 décembre 1852.

Noms des lignes	25 comp.	25 terme.	27 comp.	27 terme.	28 comp.	28 terme.	29 comp.	29 terme.	30 comp.	30 terme.	31 comp.	31 terme.
Nord	»	»	893 50	895 »	882 »	883 »	882 »	887 50	892 50	895 »	882 50	890 »
Paris à Rouen	»	»	985 »	980 »	970 »	970 »	987 50	970 »	990 »	985 »	997 50	990 »
Rouen au Havre	»	»	525 »	527 50	520 »	525 »	520 »	535 »	530 »	530 »	535 »	537 50
Dieppe et Fécamp	»	»	345 »	»	340 »	»	»	»	340 »	»	348 »	342 50
Caen et Cherbourg	»	»	625 »	630 »	622 50	620 »	620 »	635 »	635 »	640 »	637 50	634 25
St-Germain	»	»	1185 »	1120 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. g.)	»	»	352 50	»	331 25	»	330 »	»	350 »	»	350 »	»
Ouest	»	»	790 »	775 »	777 50	760 »	765 »	770 »	781 25	783 50	788 »	785 »
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cie d'Orléans	»	»	1040 »	1040 »	1032 50	1030 »	1012 50	1017 50	1035 »	1020 »	1030 »	1025 »
Paris à Strasbourg	»	»	821 25	820 »	817 50	807 50	803 75	810 »	820 »	820 »	820 »	813 »
Strasbourg à Bâle	»	»	365 »	365 »	361 25	360 »	355 »	355 »	362 50	360 »	362 50	361 75
Blesme à Gray	»	»	515 »	517 50	»	»	540 »	540 »	515 »	»	515 »	520 »
Paris à Lyon	»	»	935 »	937 50	932 50	930 »	928 50	925 »	931 25	932 50	930 »	928 75
Montereau à Troyes	»	»	320 »	»	»	»	»	»	310 »	312 50	310 »	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	»	»	378 50	370 »	367 50	370 »	360 »	360 »	360 »	365 »	360 »	360 »
St-Étienne à Lyon	»	»	5000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dº (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	»	»	777 50	781 25	775 »	770 »	785 »	765 »	777 50	775 »	777 50	782 50
Chemins du Midi	»	»	615 »	618 50	607 50	605 »	608 »	605 »	607 50	611 25	610 »	610 »
Bordea. à La Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	»	»	81 75	81 90	81 »	81 »	81 »	81 10	81 90	81 85	81 60	81 50
Rentes 4 1/2 0/0	»	»	103 05	106 05	103 20	103 25	103 05	103 05	103 90	103 70	106 10	102 50
Banque de France	»	»	2870 »	»	2860 »	»	2850 »	»	2850 »	»	2430 »	»
Crédit mobilier	»	»	923 »	»	935 »	»	830 »	»	860 »	»	940 »	»
Comptoir national	»	»	720 »	»	»	»	720 »	»	»	»	720 »	»
Banque foncière	»	»	1225 »	»	1235 »	»	1220 »	»	1220 »	»	»	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 25 au 31 décembre 1852.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance.	Noms des Compagnies	25	27	28	29	30	31
1851.	150,000	75 ans.	335	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	»	383 »	385 »	388 »	385 »	385 »
Dº	80,000	50 —	1,030	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	1158 »	1155 »	1158 »	»	1159 »
1852.	60,000	98 —	535	525	12 50	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée	»	538 »	535 »	533 »	535 »	537 50
Dº	3,300	99 —	1,000	1,250	28	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	1040 »
Dº	50,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	»	373 75	370 50	372 50	372 50	»
1843.	41,431	45 —	1,188	1,250	25	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Dº	6,001	45 —	1,250	1,250	28	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	1100 »	»	»	1100 »	»
1853.	4,405	30 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Ouest	»	1140 »	1140 »	»	»	1140 »
1842.	7,310	31 —	1,108	1,250	25	mai. nov.	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº	5,888	47 —	1,123	1,250	25	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
1848.	18,233	83 —	750	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	»
1852.	150,000	99 —	310	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelle 1852	»	378 50	370 75	370 »	372 50	373 75
1845.	3 887	75 —	1,000	1,250	30	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	930 »	940 »	945 »	»	945 »
1847.	4,868	68 —	1,000	1,250	35	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	1120 »	»	»	»
1846.	15,000	78 —	1,000	1,250	25	Dº	mars. sept.	Rouen au Havre	»	1080 »	»	»	»	»
1849	5,000	87 —	800	1,250	30	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	1080 »	»	»	1025 »
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	525	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	»	545 »	545 »	»	545 »	»
1841.	4,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 24 au 30 décembre. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	24	25	27	28	29	30
Nord	883 » à 900 »	» » à » »	880 » à 890 »	875 » à 891 25	868 50 à 866 25	885 » à 890 »
Paris à Strasbourg	825 » à 820 »	» » à » »	828 » à 810 75	810 75 à 806 25	802 50 à 805 »	820 » à 825 »
Cie d'Orléans	1000 » à 1050 »	» » à » »	1000 » à 1025 »	875 » à 1025 »	950 » à 1000 »	978 » à 1025 »
Paris à Rouen	925 » à 937 50	» » à » »	930 » à 940 »	931 25 à 918 75	930 » à 975 »	880 » à 978 »
Rouen au Havre	525 » à 533 »	» » à » »	525 » à 530 »	518 75 à 531 25	508 50 à 518 75	513 75 à 531 25
Lyon	920 » à 930 »	» » à » »	920 » à 935 »	931 25 à 918 75	918 75 à 940 »	935 » à 950 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

O Offert. D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	925 »	Montchanin .... charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1170	Azincourt .... charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	150	Sécurité .... mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	427 50	Seyssel (français) .... Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	825	Dº (anglais) .... Asph.	100	»	— — 2e série	100	48 »	Chambre d'assur... mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes .... Asph.	1000	400	— de Besançon	430	625 »	Vigie .... mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée .... canal.	5000	6300	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan .... mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne .... canal.	1000	1030	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	3750 »	— de Versailles	500	525	Nationale .... Inc.	5000	138 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1200	Maubeuge (Nord) ..... Forg.	1/8 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale .... Inc.	5000	470 0/0 b.
Tenez .... (cuivre).	100	430	Alais .... Forg.	2000	1750	Messageries Nationales.	10000	10000	Union .... Inc.	5000	58 0/0 b.
Nouvelle-Montagne... (zinc).	1000	500 »	Blanc de zinc, act. N. libér.	500	590	—— Caillard	1000	545	France .... Inc.	5000	68 0/0 b.
Presse Rhénane ...... (zinc).	375	610	— act. libér.	500	658	Gondoles parisiennes	60	173 50	Phénix .... Inc.	1000	6400 »
Stolberg .... (zinc).	750	875	Valentin-Cocq .... Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3100	Providence .... Inc.	2500	25 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	80	Soc. Cail et Ce .... Usine.	1000	1075	Omnibus (rive gauche).	250	150 »	Urbaine .... Inc.	5000	30 0/0 b.
Blanzy .... charb.	1000	1930	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Favorites ..... Omnibus.	500	1800	Confiance .... Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe .... charb.	1000	1380	Télégraphe sous-marin	25	50 ex-d.	Hirondelles .. Omnibus.	1000	250	Soleil .... Inc.	6000	68 0/0 b.
Chazotte .... charb.	1/3300	403	Gaz anglais... (Paris)	2300	7000 »	Orléanaises... Omnibus.	1000	760	Nationale .... Vie.	3000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	»	— français... (Dito)	500	1820 »	Tricycles. .... Omnibus.	800	460	Générale .... Vie.	7500	33 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud).... charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén.. Pet. V.	500	630 »	Union .... Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire ..... charb.	1/65049	695 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4300 »	Désirées. .... Pet. voit.	500	410 »	Glaces d'Oignies.. Belg.	1000	1820 »
Grand'Combe .... charb.			— du Belleville libéré	500	1400 »	Lutéciennes. . Pet. voit.	500	525 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flenu .... charb.	1000	140	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides..... Pet. voit.	500	532 50	Docks	250	343
Long-pendu .... charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	300	850 »	Générale. ..... Ass. mar.	12500	34 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	560
Épinac .... charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	300	775	Lloyd français ... mar.	5000	60 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	535
Haute-Loire .... charb.	500	»	— de l'Est (Vaugir.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	61/20 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	41 25

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS,

N° 609. 12e ANNÉE. — N° 2. SAMEDI 8 JANVIER 1858.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois	un an.
Paris	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Étranger........	16 »	— 30 »



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest a délégué son président, M. Rivet, et l'un de ses membres, M. de Noailles, à l'effet de s'entendre avec les administrateurs, qui doivent être désignés de la même manière par les Compagnies de Rouen, du Havre, de Cherbourg et de Dieppe, sur la fusion en une seule Société générale de tous les chemins de l'Ouest et de la Normandie.

La décision prise par la Compagnie de l'Ouest était nécessaire, car les circonstances commençaient à devenir pressantes. Suivant un ancien projet, souvent agité, le chemin de Cherbourg, indépendamment de son embranchement sur le chemin de Rouen, devait se rattacher au chemin de Saint-Germain (par Évreux, le val David, Mérey, Breuilpoint, Bueil, Gilles, Mesnil-Simon, Tilly, Orvilliers, Garancière, Villiers, Pré, Néauphle, Chavenay et Jayenval). Ce projet, repris de nouveau, menaçait dans un avenir très-prochain les chemins de Rouen et de l'Ouest.

On comprend, dès lors, l'importance pour ces deux Compagnies de prévenir, par une fusion générale et immédiate des chemins de l'Ouest et de la Normandie, un danger presque inévitable si chacune des lignes demeurait isolée. Le chemin de Cherbourg, deux fois plus long que celui de Rouen, desservant le plus grand et le mieux situé de nos ports sur l'Océan, ne pouvait pas rester éternellement un fief secondaire ; il devait conquérir son indépendance, et s'affranchir d'un double tribut à payer aux Compagnies de Rouen et de Saint-Germain, par un raccordement direct et productif avec cette dernière, en traversant un pays riche et bien peuplé.

L'initiative que la Compagnie de l'Ouest a prise, en nommant des commissaires pour traiter de la fusion, est donc une mesure de prudence, et une mesure nécessaire, rendue telle surtout par l'intelligente activité et l'esprit de décision de l'honorable président du Conseil d'administration de la Compagnie de Cherbourg, M. de Chasseloup-Laubat.

Reconnaissant dès le premier jour la véritable situation de l'entreprise qu'il se chargeait de diriger, M. de Chasseloup-Laubat a cherché les moyens de la rendre meilleure, et il a senti, qu'à moins d'une fusion de tous les intérêts de l'Ouest et de la Normandie, le chemin de Cherbourg, enlacé entre les deux chemins de Rouen et de l'Ouest, aurait toujours son élan comprimé par les administrateurs de ces deux Compagnies, qui sont en même temps administrateurs du chemin de Cherbourg. M. Chasseloup-Laubat a compris que le chemin de Cherbourg, soumis à l'obligation de payer un double tribut à deux Compagnies, ne pourrait se développer et produire à ses actionnaires des revenus en rapport avec la richesse des contrées desservies et avec le capital engagé, qu'en s'affranchissant d'une tutelle onéreuse. La fusion a donc été son premier but, et il l'a poursuivie avec une ardeur très-vive qui l'a conduit au succès; mais cette ardeur que M. de Chasseloup-Laubat a déployée dans cette circonstance, peut donner une idée de ce qu'il aurait fait pour obtenir une arrivée directe à Paris par Saint-Germain, si des obstacles personnels s'étaient opposés à une fusion qui satisfait également tous les intérêts.

De ces obstacles personnels, M. de Chasseloup-Laubat n'a pas eu d'ailleurs à s'en occuper jusqu'ici ; il n'a pas même voulu les prévoir. Il sait très-bien, en effet, que si ces résistances s'étaient produites, il n'avait qu'à convoquer les actionnaires de Cherbourg et à leur exposer l'état de la question, à leur montrer où est leur avantage, pour que ses collègues, qui sont en même temps administrateurs de Rouen et de l'Ouest, se trouvassent placés dans l'alternative de le suivre dans la voie où il s'est engagé ou, en cas de dissidence, de donner leur démission.

La Compagnie de l'Ouest, dirigée par son honorable président, M. Rivet, a compris la situation de la même manière, et nommé, comme nous l'avons dit, deux commissaires pour traiter de la fusion. Les Compagnies de Rouen, du Havre et de Cherbourg, ont à leur tour nommé leurs délégués, et tout fait présumer qu'à l'assemblée du 15 courant, le résultat définitif sera soumis aux actionnaires.

L'assentiment de la Compagnie de Dieppe à une opération qui la sauverait d'une déchéance imminente et lui donnerait un revenu certain à la place d'une rente précaire, par son chiffre et par sa durée, n'est pas douteux; il n'y a donc pas à s'en préoccuper.

Pour Rouen, pour le Havre, il ne pourrait non plus y avoir d'hésitation. Déjà les membres les plus éclairés des conseils de ces deux Compagnies, M. Simons, M. Ed. Blount, etc., ont adhéré en principe à la fusion, et l'autorité de leur exemple ne peut manquer de faire adopter l'une des deux combinaisons suivantes, qui sont à la fois convenables pour tous les intérêts et une garantie certaine contre les éventualités fâcheuses que l'isolement des lignes de l'Ouest et de la basse Normandie pouvait amener dans l'avenir.

Dans les deux combinaisons étudiées, le capital de la Société générale serait divisé en actions et en obligations, ainsi qu'il l'est déjà, mais dans des proportions qui donne-

raient une plus-value considérable aux actions.

Ces dernières seraient réparties comme suit entre les actionnaires de chaque ligne :

PREMIÈRE COMBINAISON.

Les actions actuelles de la Compagnie de Rouen entreraient dans la fusion à raison chacune de.................... 1,000 fr.

Celles du Havre, pour......... 500
Celles de l'Ouest, pour......... 700
Celles de Cherbourg, pour...... 650

Les actions de Dieppe seraient échangées contre des obligations de 500 fr., produisant 15 fr. d'intérêt annuel, et l'on donnerait deux de ces obligations produisant ensemble 30 fr. par an, et remboursables à 1,000 fr. les deux, pour trois actions actuelles, produisant 8 à 9 fr. l'une, et non remboursables. Les actionnaires de Dieppe seraient, en outre, exonérés du dernier appel de 100 fr. par action auquel ils demeurent soumis, ainsi que de l'obligation d'exécuter à leurs frais l'embranchement de Fécamp.

D'après cette échelle de proportion, les actionnaires de Rouen recevraient DEUX actions nouvelles de la Compagnie générale fusionnée pour UNE action actuelle.

Les actionnaires du Havre recevraient UNE action nouvelle pour UNE actuelle.

Les actions de l'Ouest seraient libérées à 250 fr., ce qui, joint à la prime de 200 fr. (l'action de l'Ouest étant admise pour 700 fr.), formerait 450 fr., et l'on échangerait DIX actions actuelles représentant ainsi 4,500 fr., contre NEUF actions nouvelles au pair, ayant la même valeur nominale.

Les actions de Cherbourg, admises pour 650 fr., seraient également libérées à 250 fr., ce qui ne ferait plus que 150 fr. à appeler par action, le versement actuel étant de 100 f. Ces 250 fr. joints aux 150 fr. de prime, forment ensemble 400 fr. par action ; il serait en conséquence délivré QUATRE actions de la fusion en échange de CINQ actions de Cherbourg libérées de 250 fr.

Si cette combinaison était adoptée, le capital action de la Compagnie générale se composerait de 295,000 actions réparties de la manière suivante :

		Actions actuelles.		Actions de la fusion.
Rouen	pour	72,000	recevra	144,000
Havre	—	40,000	—	40,000
Cherbourg	—	60,000	—	48,000
Ouest	—	70,000	—	63,000
Ensemble, pour		242,000	on donnera	295,000

2e COMBINAISON.

La seconde combinaison ne diffère de la première qu'en ce qui concerne le chemin de Cherbourg ; son objet est d'exonérer entièrement les actionnaires de cette ligne de tout versement nouveau, et d'accroître le dividende de toutes les actions, en diminuant leur nombre et en augmentant le chiffre des obligations à émettre. Dans cette hypothèse, les actions seraient toujours prises pour 650 fr., c'est-à-dire avec une prime de 150 fr., mais elles seraient libérées à 100 fr., chiffre du versement effectué. Cette somme jointe aux 150 fr. de prime, représente 250 fr., et alors on échangerait deux actions actuelles de Cherbourg contre une action de la fusion.

Par suite, la Compagnie de Cherbourg recevrait, dans cette combinaison, 30,000 actions au lieu de 48,000, et le capital social serait réduit à 277,000 actions de 500 fr. au lieu de 295,000.

RÉSULTATS.

Par suite de la division du capital en actions et obligations, et en combinant les revenus actuels des chemins de Rouen, du Havre et de l'Ouest, avec les revenus que les statistiques officielles (toujours dépassées dans la pratique) assignent aux sections non terminées du réseau de l'Ouest et de la Normandie, et avec les économies sur les frais d'exploitation, de construction de matériel, etc., le produit net des chemins compris dans la fusion ne serait pas moindre, après leur achèvement, de 8 2/3 à 9 1/2 0/0 par action nouvelle au pair, soit 43 à 47 fr. ou :

Par action actuelle de Rouen. .	86 à 95 fr.	
Id. du Havre. .	43 à 47	
Id. de l'Ouest, avec 250 fr. versés	39 à 43	
Par action actuelle de Cherbourg, avec 100 fr. versés. .	22 à 24	

Le revenu immédiat des actions, avec les produits actuels de l'exploitation, ne serait pas moindre, dès la première année, de 6 0/0 par action nouvelle, soit :

Par action actuelle de Rouen	60 fr.
Id. du Havre	30
Id. de l'Ouest (250 fr. versés) . . .	27
Id. de Cherbourg (100 fr. versés) . .	15

On conçoit facilement que la fusion une fois faite des lignes dont nous venons de parler, conduira immédiatement à une seconde et dernière avec le chemin de fer de Saint-Germain, tête et clef de tout le réseau de la Normandie. Des motifs de convenance que tout le monde appréciera, ne nous permettent pas d'entrer dans des détails précis sur les conditions auxquelles cette dernière opération aurait lieu, mais nous pouvons garantir qu'elles seront avantageuses pour tous les intérêts engagés dans le chemin de fer de Saint-Germain, en même temps que profitable aux actionnaires des lignes fusionnées.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemins de fer de Lyon, d'Orléans et de la Méditerranée.

Le même jour où nous annoncions que les administrateurs du chemin de fer de Lyon avaient repoussé le projet de fusion de leur ligne avec celles d'Orléans et de la Méditerranée, projet conçu et patronné par M. Bartholony, le *Moniteur universel* publiait la note suivante sur le même sujet :

« On a répandu dans le public un bruit » qui paraît avoir causé quelques inquiétudes » au sujet d'une prétendue fusion qui aurait » été opérée entre les trois compagnies des » chemins de fer du Centre, de Paris à Lyon » et de Lyon à la Méditerranée.

» Ce bruit n'a aucune espèce de fondement.

» Le Gouvernement, dans l'intérêt du » commerce et du public, refuserait d'autoriser une aussi grande concentration des » moyens de transport dans les mains d'une » seule compagnie.

» La seule réunion prévue par le décret » du 27 mars dernier serait celle des compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. »

Les motifs de l'opposition du gouvernement à la réunion des trois quarts des chemins de fer de France dans les mains d'une seule compagnie, nous étaient connus lorsque nous écrivions la note insérée dans notre numéro du 1er janvier. La législation spéciale qui régit la presse ne nous ayant pas permis d'en parler les premiers, nous sommes heureux que le *Moniteur* ait été chargé de les rendre publics.

F. SOLAR.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. A partir du 15 janvier prochain, les droits établis sur les houilles et les fontes brutes importées par terre, seront modifiés et établis de la manière suivante :

Houille crue.

De la mer à Halluin, exclusiv.	» 50 c.	les 100 kil.
Par la rivière de la Meuse et le département de la Moselle...	» 40	
Par tous autres points.........	» 15	

Fonte brute en masse pesant 15 kil. ou plus.

De Blancmisseron, inclusivement à Mont-Genève, exclusivement.	des pays limitrophes.....	4 »	les 100 kil
	d'ailleurs	7 »	
Par tous autres points......			

Art. 2. Nos ministres secrétaires d'Etat au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 6 janvier 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

F. DE PERSIGNY.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Ce Tableau donne avec exactitude les différentes valeurs de cette Compagnie, qui représentent en actions et en obligations :

1° Le fonds social ;
2° Les emprunts anciens et nouveaux ;
3° Le prix des chemins rachetés ; la ligne d'Avignon à Marseille, et les lignes de la rive droite du Rhône,

ACTIONS.

80,000

LIBÉRÉES DE 175 F.

nominatives,

papier blanc.

A échanger au 1er octobre 1853, contre les titres définitifs au porteur, libérés de 250 fr. par action.

OBLIGATIONS.

Emprunt de la Cie cinq pour cent.

GARANTI, CAPITAL ET INTÉRÊTS, 99 ANS.

(Intérêt payable par semestres, les 1er octobre et 1er avril)

60,000,000

en **120,000** titres de **500** fr.

remboursables par **625** fr.

représentés à ce jour,

1° Par 8,000 Obligations de Lyon à Avignon, de 1,000 fr. chacune.

Papier blanc, ayant reçu l'empreinte d'un timbre constatant que chacune des Obligations est convertie en deux Obligations de l'emprunt de Lyon à la Méditerranée.

2° Par 30,000 Obligations de Marseille à Avignon, de 1,000 fr. chacune.

Papier chamois, ayant reçu l'empreinte du même timbre qui constate que chacune de ces Obligations est convertie en deux Obligations de l'emprunt de Lyon à la Méditerranée.

3° Par 44,000 Titres provisoires de l'emprunt, divisés comme suit :

Titres de 25 Obligations, papier rose.
— de 10 — azuré.
— de 5 — chamois.
— de 1 — blanc.

Le titre définitif sera sur papier blanc; il portera un coupon de prime de 125 fr.

Rentes à servir aux Compagnies rachetées.

INTÉRÊT GARANTI PENDANT 50 ANS.

(Intérêts payables par semestres, les 1er janvier et 1er juillet.)

Les rentes à servir aux Compagnies rachetées sont représentées provisoirement :

1° Par des Titres provisoires **trois pour cent** de **500** fr. chacun, portant 15 fr. d'intérêt annuel, et divisés en séries comme suit :

Titres de 25 Obligations, papier rose.
— de 10 — bleu.
— de 5 — chamois.
— de 1 — blanc.

2° Par les Actions de la Compagnie de Marseille à Avignon qui ont reçu l'empreinte d'un timbre de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, indiquant qu'elles ont droit, à partir du 1er octobre 1852, et jusqu'à remboursement, à un intérêt annuel de 25 fr., et qu'elles sont remboursables par 625 fr.

Quelques-unes de ces Actions, en très-petit nombre, n'ayant pas été présentées pour recevoir l'empreinte du timbre de Lyon à la Méditerranée, restent dans les termes de la convention du 19 juin 1852, et portent :

15 fr. d'intérêt pendant 5 ans, à partir du 1er octobre 1852.
20 fr. — 7 ans, — du 1er octobre 1857.
25 fr. d'intérêt à partir du 1er octobre 1864 jusqu'à remboursement.

Tous les Titres ci-dessus seront prochainement échangés contre des Obligations définitives **trois pour cent**.

Le titre définitif sera sur papier blanc et beaucoup plus petit que les titres de l'emprunt de 60,000,000 fr.

Crédit foncier de France.

Le directeur du CRÉDIT FONCIER DE FRANCE (précédemment BANQUE FONCIÈRE DE PARIS) a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, par décision du conseil d'administration, ils sont admis à souscrire AU PAIR les trente mille actions nouvelles de 500 fr. chacune, réservées (aux termes de l'art. 10 des statuts) aux porteurs des actions antérieurement émises, dans la proportion des titres par eux possédés.

En conséquence, tout porteur de deux actions de la BANQUE FONCIÈRE DE PARIS (maintenant CRÉDIT FONCIER DE FRANCE) est admis à souscrire AU PAIR TROIS ACTIONS NOUVELLES. Le porteur d'UNE ACTION n'a droit de souscrire qu'à *une action* nouvelle, car il n'est pas délivré de fractions de titres. Les personnes qui possèdent un nombre impair d'actions peuvent se réunir pour exercer le droit qui leur est attribué.

Un premier versement de 100 fr. par action nouvelle est exigible au moment de la souscription ; il est constaté par un *récépissé* non négociable.

Le Conseil d'administration a décidé que MM. les actionnaires pourraient compléter immédiatement les 250 francs nécessaires pour rendre les *actions nouvelles négociables*.

Ceux qui n'useront pas de cette faculté devront effectuer le second versement de 150 francs au plus tard le 15 avril prochain, et ils tiendront compte à la Société de l'intérêt de cette somme, à raison de 4 0/0 l'an, depuis le 12 janvier jusqu'au jour du versement, qui ne peut être postérieur au 15 avril, délai de rigueur pour le paiement des 150 francs.

Les souscriptions seront reçues sur la présentation des titres et devront être réalisées au plus tard le 11 janvier. Ce délai expiré, le bénéfice des dispositions de l'art. 10 des statuts ne pourra plus être réclamé par les actionnaires.

La souscription pour les actionnaires de la BANQUE FONCIÈRE DE PARIS (CRÉDIT FONCIER DE FRANCE) est ouverte au siége de la Société, rue des Trois-Frères, 5, de dix heures à deux heures.

L'administration ne pourra répondre à aucune demande qui lui serait adressée sans la production des titres d'actions donnant droit à la souscription dans la proportion ci-dessus déterminée.

Ainsi donc, tout porteur de DEUX ACTIONS de la *Banque foncière de Paris* (*Crédit foncier de France*) a droit de souscrire, jusqu'au 11 janvier 1853, TROIS ACTIONS NOUVELLES AU PAIR.

De cette manière, tout porteur de DEUX ACTIONS actuelles de la *Banque foncière de Paris* aura, après la souscription des TROIS ACTONS NOUVELLES, CINQ ACTIONS DU CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Société générale de crédit mobilier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, du 7 janvier courant au 17 du même mois, il sera accordé à tous les porteurs d'actions de la Société générale de crédit mobilier, sur la production de leurs titres, *deux* actions au pair de la troisième émission, sur la présentation de cinq actions de la première ou de la seconde.

Les souscriptions seront reçues place Vendôme, 22, à partir du 7 janvier, de dix heures à deux heures. Le versement de 250 fr. par action aura lieu au moment de la souscription.

Aucune personne autre que les porteurs d'actions n'a la faculté de souscrire.

Il ne sera pas répondu aux demandes d'actions qui ne seraient pas appuyées de la possession de titres antérieurement émis, non plus qu'à toutes demandes excédant la proportion ci-dessus indiquée.

Il ne sera reçu aucune demande de fraction d'action, conformément à l'art. 12 des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas un nombre d'actions suffisant pour en obtenir au moins une dans la nouvelle émission, peuvent se réunir pour exercer leurs droits.

Chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur,

CHARONNE, FONTENAY-SOUS-BOIS, NOGENT-SUR-MARNE, JOINVILLE, CHARENTON ET SAINT-MANDÉ.

Le Gouvernement vient de mettre aux enquêtes un projet de chemin de fer destiné à desservir la banlieue de l'est de Paris. Ce chemin doit avoir son point de départ à la Bastille, et desservir le Père-Lachaise, Charonne, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Joinville-le-Pont, Saint-Maur, Charenton et Saint-Mandé.

L'enquête a été ouverte le 15 décembre dernier ; l'arrêté de M. le Ministre des travaux publics fixant à un mois la durée de l'ouverture des registres d'observations, c'est le 15 janvier que l'enquête publique sera close. Aussitôt après, la Commission nommée par M. le préfet de la Seine procédera à ses opérations, et l'activité bien connue du magistrat à qui est confiée l'administration de la capitale, est un sûr garant que le dossier du chemin de Vincennes reviendra promptement au ministère, revêtu de toutes les formalités prescrites par la loi.

M. Andraud, qui a fait les études, dressé les plans du chemin de Vincennes et obtenu l'approbation unanime du Conseil général des ponts et chaussées, va donc pouvoir réaliser bientôt le projet dont il est l'auteur, et qu'il poursuit depuis plusieurs années avec une si énergique persévérance.

Les extraits suivants sont empruntés à une notice que M. Andraud vient de publier à l'appui des pièces soumises aux enquêtes :

J. MIRÈS.

Si l'on jette un coup d'œil sur le plan de Paris et sur les diverses lignes de fer qui y aboutissent, on verra que toutes les localités importantes qui avoisinent la capitale sont desservies par ces chemins, à l'exception des deux cantons de Charenton et de Vincennes, délaissés dans l'espace compris entre les lignes de Lyon et de Strasbourg. Le moment est venu de combler cette lacune et d'appeler ces populations si nombreuses et si actives à jouir des avantages de toute nature que comportent les voies nouvelles.

La ligne dont il s'agit complétera donc le réseau des chemins de fer de la banlieue.

Dans l'étude de cette ligne, l'auteur du projet a dû mettre à profit les enseignements de l'expérience, combiner son tracé de manière à donner satisfaction au plus grand nombre de localités possible et admettre un mode d'exploitation rationnelle conforme aux besoins d'activité des populations qui se considèrent comme habitant un des faubourg de Paris.

Toute l'économie du présent projet repose sur ces deux points :

Placer l'embarcadère dans Paris près d'un grand centre d'activité.

Régler le service par convois légers et départs fréquents.

Fondée sur cette double base, l'entreprise, qui d'ailleurs comporte en elle-même plusieurs avantages spéciaux, peut compter sur une réussite assurée.

Tracé.

L'embarcadère est placé dans Paris, près de la place de la Bastille, sur un vaste terrain aujourd'hui inoccupé, ancien marché à charbon, donnant sur le bord du canal, quai de Jemmapes, et sur la rue Saint-Sabin, appartenant à la ville de Paris.

Cet embarcadère se trouvera ainsi vis-à-vis du bureau actuel des omnibus, de sorte qu'au moyen d'une passerelle oblique sur le canal, les voyageurs qui arrivent aux stations de la place de la Bastille pourront, avec des billets de correspondance, se rendre de plain-pied à l'embarcadère, où un convoi sera toujours prêt à partir.

De ce point, la ligne se dirige à travers des terrains presque vides parallèlement à la rue du Chemin-Vert, vers la barrière du Père-Lachaise, tantôt en arcades, tantôt en terrassements ordinaires, franchissant en viaducs les rues Popincourt et Neuve-Saint-Maur, et en tunnels les rues Folie-Régnault et de la Roquette.

Là, sera établie une station dite *Station du Père-Lachaise*.

La ligne ensuite, touchant à la barrière des Rats, traverse des terrains cultivés, coupe en viaduc la rue de Charonne et va percer en dessous le boulevart extérieur de Montreuil, près de la ruelle des Vignolles.

Là pourra être établie une station dite de *Fontarabie*.

Sur le territoire de Charonne, la ligne traversera à angle droit, et en dessus, le chemin de ceinture avec lequel pourtant elle se reliera en vue d'un service de marchandises dont il sera parlé plus loin.

Avant la traversée des fortifications, une station sera établie à l'extrémité de la rue Saint-Germain, dite *station de Charonne*, laquelle desservira le Petit-Charonne et Bagnolet.

Au delà des fortifications, le tracé, se dirigeant sur Vincennes, traversera à niveau la route de Montreuil. A ce point, la ligne, jusque-là à deux voies, se divisera en deux lignes à simple voie : l'une se dirigeant sur Vincennes et l'autre sur Charenton, pour aller se rejoin-

dre à Joinville et Saint-Maur après avoir desservi, en suivant le contour intérieur du bois, d'un côté, Vincennes, Fontenay et Nogent, et de l'autre côté, Saint-Mandé et les deux Charenton.

Toutes ces localités seront munies de stations.

Ainsi, le tracé présentant un parcours d'environ 18 kilomètres formera une ligne circulaire, combinaison toute nouvelle, qui permettra, comme on va le voir, une exploitation facile, économique pour la Compagnie et avantageuse aux localités, soit dans leurs communications avec Paris, soit dans leurs rapports entre elles.

Variantes.

Diverses modifications pourront être apportées au tracé par suite des enquêtes locales, surtout en ce qui concerne la position des stations; par exemple, celle de Vincennes semblerait mieux placée dans la direction de la rue qui mène du château à la grande rue de Fontenay, de manière que la façade monumentale de la gare se trouvât dans cette dernière rue, vis-à-vis la tour de l'horloge de la citadelle. Au reste, l'auteur du projet se réserve de s'entendre à cet égard avec les conseils municipaux intéressés dans la question.

Mode d'exploitation.

Pour un chemin de fer de banlieue, des convois fréquents sont de toute nécessité; partir même d'heure en heure, comme on le fait aujourd'hui est un inconvénient très-grand; c'est faire perdre dans l'attente des départs tout le bénéfice de la vitesse; c'est renvoyer un grand nombre de voyageurs aux voitures ordinaires.

Le service sur le chemin de fer de Vincennes sera donc assimilé au service des omnibus avec lesquels il sera en correspondance; les départs seront plus ou moins rapprochés, suivant les saisons et les jours d'affluence. D'ordinaire, par exemple, les convois partiront toutes les dix minutes, et se dirigeront sur le chemin circulaire, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre; un convoi ira par Vincennes sur Saint-Maur pour rentrer par Charenton et Saint-Mandé; le convoi suivant se rendra à Saint-Maur par Saint-Mandé et Charenton pour rentrer par Nogent, Fontenay et Vincennes, ainsi de suite.

Il va sans dire que des voies d'évitement seront établies aux stations pour le croisement des convois, tant qu'on n'aura pas établi partout des voies doubles. On comprend tout l'avantage que retireront de ce mode de locomotion circulaire les localités qui pourront communiquer entre elles avec facilité, et la Compagnie, qui économisera bon nombre des agents qu'on emploie aujourd'hui à la manœuvre des wagons dans les gares et stations, attendu que par cette circulation non interrompue et sans rétrogradation toute manœuvre se trouve supprimée. Les départs fréquents présentent aussi, de leur côté, des avantages de toutes sortes; d'abord, ils répondent parfaitement aux besoins du public; ensuite, les convois étant fort légers n'exigent que l'emploi de petites locomotives pesant tout au plus huit ou dix tonnes, lesquelles permettront à leur tour de construire la voie avec une économie égale environ à la moitié de la dépense actuelle.

En ce qui concerne la situation de l'embarcadère dans Paris, près d'un grand centre où affluent les omnibus qui arrivent de tous les points de la ville et avec lesquels on se mettra en communication, on fait remarquer que le chemin de Vincennes se trouvera dans une position exceptionnelle qui lui donne l'avantage sur tous les autres chemins de fer, lesquels sont obligés d'entretenir à grands frais des omnibus spéciaux à cause de l'éloignement et de l'isolement de leurs gares. Cette circonstance seule suffirait, avec les départs multipliés, pour assurer le succès de l'entreprise.

Aussi, si l'on veut apprécier l'avenir du chemin projeté, faut-il bien se garder de le comparer à ce qui a été fait jusqu'à ce jour; toutes les conditions sont changées. Par exemple, les premiers chemins construits près de Paris ont coûté en moyenne un million le kilomètre, et le kilomètre du chemin de Vincennes ne coûtera pas 400,000 fr.

Observations diverses. — Jusqu'à la bifurcation du tracé, au-delà des fortifications, la ligne est à deux voies; tout le reste de la ligne sera provisoirement à une seule voie. — On a admis dans le projet (et d'ailleurs la disposition du terrain dans Paris y obligeait) une rampe de 14 millimètres par mètre. Cet inconvénient disparaît si l'on considère que le service devant avoir lieu par départs multipliés, les convois ne se composeront jamais que de 1, 2 ou 3 wagons-omnibus transportant 30, 60 ou 90 voyageurs au maximum. Les jours d'affluence, on subviendra aux nécessités du service en multipliant les départs.

De la voie. — Le chemin projeté devant, dans un avenir prochain, se relier au chemin de Ceinture, la voie aura l'écartement consacré, 1m.44. Les rails pèseront de 20 à 25 kilomètres le mètre linéaire.

Des wagons-omnibus. — Les voitures spéciales seront de deux sortes: les diligences et les wagons-omnibus; les premières, composées de 3 caisses à 6 places chacune, porteront à l'intérieur 18 voyageurs par 3 de front; deux banquettes sur l'impériale offriront 12 autres places aux voyageurs, en tout 30 places. Le wagons-omnibus, ayant à peu près la forme des omnibus ordinaires, auront 16 places à l'intérieur et 14 sur l'impériale, total : 30 places. Ces voitures, montées sur roues à petits rayons, seront construites de manière à rendre prompt et facile l'accès aux banquettes supérieures, et plus commodes l'entrée et la sortie pour les voyageurs de l'intérieur.

Des locomotives. — Les machines locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles connus, proportionnées au travail qu'elles devront opérer. Comme elles n'auront jamais plus de 3 wagons à traîner, c'est-à-dire 15 tonnes environ, elles ne pèseront pas elles-mêmes plus 9 à 10 tonnes (1). Leurs cylindres seront calculés en vue des rampes à franchir et du faible parcours de la ligne. Chaque locomotive et chaque wagon sera muni de freins énergiques, de manière à pouvoir s'arrêter très-promptement.

— En raison de la fréquence des stations, la vitesse des convois ne sera que de 7 à 8 lieues à l'heure.

Les départs auront lieu : *service d'hiver*, toutes les 15 minutes; *service d'été*, toutes les 10 minutes, et certains jours plus fréquemment.

Tarifs. — Conformément à l'observation qui a été faite, que plus les chemins de fer diminuent leurs prix, plus le chiffre des recettes augmente, la Compagnie du chemin de fer de Vincennes sera naturellement portée à fixer à un taux très-bas le prix de ses places; elle comprend très-bien qu'à cet égard, son intérêt est conforme à l'intérêt du public.

Correspondance avec les omnibus. — Aucune industrie nouvelle ne peut s'établir sans alarmer, à tort ou à raison, l'industrie qu'elle dérange; il est donc à croire que l'entreprise des omnibus qui desservent aujourd'hui Vincennes et les communes voisines se trouvera blessée dans ses intérêts comme elle a blessé elle-même les intérêts des petites voitures qu'elle a remplacées. Cependant l'auteur du présent Mémoire pense que l'établissement du chemin de fer en question, tel qu'il a été conçu, apportera au service actuel des omnibus plus d'avantages que de préjudices. En raison du système de correspondance générale qui pourra avoir lieu, une partie des omnibus supprimés se repliera sur les lignes de l'intérieur devenues plus actives, et l'autre partie portera vers des localités plus éloignées le bienfait d'un service qui n'y existe pas encore, et par là tendra à accroître de plus en plus les ressources du chemin de fer.

Importance de la ligne comme chemin de voyageurs.

L'objet principal de la ligne projetée est assurément de porter des voyageurs, et par voyageurs, nous entendons aussi les promeneurs. L'entreprise n'eût-elle pour se maintenir que cette ressource, qu'elle lui suffirait largement. Déjà, depuis plusieurs années, et à l'occasion de divers projets de chemins de fer, on a fait des relevés du nombre des personnes qui passent par la barrière du Trône, et l'on a reconnu que le mouvement est, sur ce point, en moyenne, de 4,000 par jour. Or, la ligne dont nous nous occupons comprend dans son réseau, outre ces 4,000 voyageurs, tous ceux qui passent par les barrières de Charonne, de Montreuil et de Charenton; c'est être très-modéré de porter à 6,000 le nombre actuel des personnes qui proviennent des nombreuses localités desservies par le nouveau chemin de fer. Or, on sait quelle est l'influence des chemins de fer partout où ils s'établissent; c'est de doubler, tripler et même quadrupler le nombre des voyageurs; d'après cette règle, on arriverait à prévoir un chiffre exorbitant; mais à ne supposer qu'une augmentation de moitié, on arrive encore à un terme moyen de 9,000 voyageurs par jour; d'après cette évaluation, ce chemin rapporterait plus de 12 du 100 du capital engagé, et cependant nous n'avons mentionné qu'une des branches du revenu de la ligne.

Trains de plaisir. — S'il est un chemin de fer susceptible de mettre à profit ce nouveau mode de transport en masse des promeneurs, c'est à coup sûr notre ligne circulaire. Les bois qui environnent la célèbre citadelle de Vincennes sont les Champs-Elysées du faubourg Saint-Antoine; ils sont pour la bourgeoisie et la classe ouvrière ce qu'est le bois de Boulogne pour l'aristocratie; et, lorsque l'administration embellit à grands frais le lieu habituel des promenades du grand monde, elle accueillera sans doute avec plaisir un projet qui tend à augmenter les agréments du bois de prédilection des classes populaires, d'autant plus que la Compagnie qui se charge de cet utile travail ne demande à l'Etat ni subvention ni garantie d'intérêts.

Importance de la ligne comme chemin de marchandise.

On a pu remarquer, dans la description du tracé, que la ligne se reliera au chemin de fer

(1) On trouve en Angleterre et en Amérique l'exemple de plusieurs petits chemins de fer à voyageurs qui ne sont desservis que par des locomotives de faible dimension, pesant 7 à 8 tonnes et fonctionnant fort bien, quoique sur des rampes très-fortes de 3 à 4 centimètres par mètre.

de Ceinture et sera mise ainsi en communication avec tous les chemins de fer de France; si l'on considère, en outre, que notre embarcadère est situé au centre d'un quartier de fabriques et de manufactures, et sur le bord d'un canal qui correspond avec toutes les voies fluviales du pays, on ne peut s'empêcher de pressentir que cette petite ligne, comme chemin de jonction, est appelée à un grand avenir commercial. Quelques-unes des localités que nous desservons, Saint-Maur, par exemple, ont déjà d'importantes usines qui pourront maintenant recevoir les matières premières et exporter leurs produits avec une extrême facilité et une notable économie. En général, les industries qui cherchent à s'établir ont l'intelligence parfaite des situations qui leur conviennent le mieux; nul doute qu'elles ne recherchent avec empressement à se fixer le long d'une ligne qui, par un privilége tout spécial, communique avec tous les canaux, avec toutes les rivières et avec tous les chemins de fer de l'Empire. Il nous semble que sous ce point de vue, l'entreprise projetée ne saurait manquer d'être jugée essentiellement d'utilité publique.

Le chemin de Vincennes est donc destiné, dans un avenir qui n'est pas éloigné, à devenir chemin de transport de marchandises; mais ce trafic donnera lieu à un service de nuit, attendu que, le jour, la fréquence des convois de voyageurs ne permettrait pas de confondre les deux exploitations.

Résumé.

Tel est dans son ensemble le projet de chemin de fer de la banlieue que l'administration soumet en ce moment à l'appréciation du public et des conseils municipaux. Ce projet, longtemps et mûrement étudié, a déjà obtenu, dans un examen préalable, la complète approbation des hommes éminents qui composent le conseil général des ponts et chaussées; les enquêtes locales ne sauraient lui être contraires, car sous quelque point de vue qu'on le considère, il porte d'une manière évidente tous les caractères d'utilité publique; en effet :

— Il remplit une lacune regrettable en complétant le réseau des chemins de fer de la banlieue;

— Il donne satisfaction aux nombreuses communes de deux cantons importants;

— Il ménage dans son tracé, autant que possible, les propriétés privées;

— Il crée, pour les garnisons de Vincennes, de Nogent et de Joinville, des moyens de communications faciles, promptes et économiques;

— Il rend la vie et son ancienne renommée au bois de Vincennes, si cher aux classes populaires;

— Il porte la richesse industrielle sur des localités où elle existe à peine, et tend à accroître sur tout son parcours la valeur des propriétés foncières;

— Enfin la Compagnie qui s'offre à réaliser cette entreprise éminemment utile ne demande à l'Etat ni subvention, ni garantie d'intérêt.

L'auteur du projet qui vient d'être exposé le met donc avec confiance sous les yeux du public. Il ose croire que l'œuvre qu'il propose mérite à tous égards les hauts et puissants encouragements sous l'influence desquels il l'a conçue et poursuivie.

Paris, 25 décembre 1852.

ANDRAUD.

Chemins de fer espagnols.

Décret royal.

En vue de ce qui m'a été exposé par le ministre des travaux publics par intérim, d'accord avec le conseil des ministres, je décrète ce qui suit :

Art. 1er. Est suspendue l'adjudication, accordée par décret royal du 27 novembre dernier, du chemin de fer de Madrid à Moranda, de l'Ebre par Valladolid et Burgos, jusqu'à ce que, la direction de la ligne ayant été fixée et le projet bien connu, on puisse rédiger et publier à l'avance le cahier des charges.

Art. 2. Arrivée à ce point, l'adjudication aura lieu par sections, à l'exception de celles qui ont des droits acquis et sont dûment qualifiées.

Art. 3. L'adjudication aura lieu sous plis cachetés et conformément aux dispositions du décret royal du 27 février dernier sur les contrats de services publics, avec un délai de quatre mois au moins; elle sera annoncée à l'étranger pour que les spéculateurs puissent faire les calculs et les études qui leur conviendront.

Art. 4. Le gouvernement rendra compte aux cortès du présent décret.

Donné au palais, le 29 décembre 1852.

Signé de la main de la reine.

Le ministre des travaux publics, par intérim.

Le comte DE MIRASOL.

Société royale de la canalisation de l'Ebre.

Par décret royal, en date du 29 décembre, publié dans la *Gazette de Madrid* du 31, est accordée, après avoir entendu le conseil royal, l'autorisation royale à la Société anonyme intitulée *Compagnie royale de la canalisation de l'Ebre*, la déclarant légalement constituée pour commencer dès à présent ses travaux.

Les chemins de fer anglais en 1852.

L'*Herapath's railway and commercial Journal* publie dans son numéro du 1er janvier le tableau comparatif des recettes des chemins de fer du Royaume-Uni pendant sept années finissant le 25 décembre 1852. Le même numéro contient la liste des chemins de fer livrés à l'exploitation dans le courant de l'année 1852.

Un travail semblable à celui publié par notre confrère anglais ne peut, malheureusement, être fait par nous avec autant de rapidité et d'exactitude pour les chemins français. En Angleterre, les Compagnies, se conformant aux habitudes nationales et aux désirs exprimés par les actionnaires, entretiennent avec la presse des relations suivies, et ne sont jamais en retard de lui transmettre les renseignements qui peuvent éclairer le public et surtout les actionnaires. Les recettes notamment sont transmises avec exactitude et suivant une division uniforme qui permet de comparer entre elles les diverses lignes et les diverses natures de recettes.

Rien de cela n'existe en France. Tandis que notre confrère recevait pour tous les chemins de l'Angleterre, du pays de Galles, de l'Écosse et de l'Irlande, le chiffre définitif des recettes au 25 décembre, nous ne recevions, nous, que des bulletins incomplets et sans rapport de date. Les recettes des chemins du Nord, de Strasbourg et de Montereau, par exemple, s'arrêtent au 22 décembre; celles des chemins de Rouen, du Havre, de Lyon et d'Orléans, au 25; celles de Strasbourg à Bâle, au 19; celles de l'Ouest vont jusqu'au 26; Lyon à la Méditerranée s'arrête au 15; Andrézieux à Roanne, au 16, et Saint-Etienne à Lyon, au 30 novembre. Faites donc avec cela, le 30 décembre, un tableau général des recettes comme celui que nous avons sous les yeux!

En attendant qu'il plaise aux Compagnies de nous donner les documents nécessaires pour compléter le travail dont il s'agit, nous empruntons à celui de notre confrère les renseignements qui peuvent intéresser le public français.

Il a été ouvert et livré à l'exploitation pendant l'année 1852 :

En Angleterre et dans le pays de Galles, 17 chemins, embranchements ou sections de chemins ayant ensemble une longueur totale de	349 1/4 miles
En Ecosse, trois sections ayant une longueur collective de	17 1/2 —
En Irlande, cinq sections ayant ensemble une longueur de.	103 —
Total pour le Royaume-Uni	469 3/4 miles

ou près de 766 kilomètres, à raison de 1602 mètres par mile anglais.

Voici le *relevé par trimestre des recettes des chemins de fer du Royaume-Uni pendant sept années*, avec l'indication du nombre de miles en exploitation à la fin de chaque époque :

(Voir le tableau à la fin de la page 23.)

De 1846 à 1852 la longueur totale exploitée s'est donc élevée de 4,195 kilom. à 11,126 kilomètres.

Les recettes totales ont été portées de 196 millions à 384,751,905 fr.

Enfin les recettes kilométriques sont descendues de 52,378 fr. par kilomètre en 1846, à 36,181 fr. par kilomètre en 1852.

Malgré la réduction notable des produits kilométriques, résultat prévu de l'extension du réseau et de l'ouverture de lignes peu productives, les recettes de 1846 seraient encore suffisantes, même pour des chemins exécutés entièrement aux frais des compagnies, si les dépenses de premier établissement n'avaient pas été aussi excessives. Presque toutes les compagnies sont chargées de dettes fort lourdes et de rentes fixes à servir, soit aux lignes rachetées par voie de fusion, soit aux actions privilégiées émises en faveur des derniers capitaux fournis pour l'achèvement des travaux (1).

(1) Nous avons sous les yeux le tableau comparé du

Cette réduction des recettes, cet accroissement des charges n'est pas encore arrivé à son terme; beaucoup d'embranchements et de chemins de jonction sont encore entre les mains des entrepreneurs, et elles n'en sortiront que pour affecter d'une manière sérieuse le chiffre des recettes et celui des dividendes. L'Angleterre ne s'arrête pas cependant; chaque année elle ajoute de nouvelles mailles à son réseau, et tend de plus en plus à remplacer les routes ordinaires par des voies ferrées; seulement elle change de système, ainsi que nous avons eu plusieurs fois occasion de le dire, et entre d'un pas résolu dans l'application du système économique dû aux Américains du Nord. Avec une dépense totale de 70 à 100,000 fr. par kilom. pour le premier établissement, des recettes de 12 à 15,000 fr. par kilom. sont plus avantageuses que des produits de 25,000 fr. pour des chemins coûtant 300,000 fr. Il y a longtemps déjà que nous prêchons la même réforme en France; nous ne nous lasserons pas de revenir sur le même sujet aussi longtemps qu'elle ne sera pas accomplie. Là est l'avenir non-seulement de l'industrie des chemins de fer, mais le développement de notre agriculture et l'existence même de nos fabriques et de notre commerce.

Mais revenons au tableau statistique des recettes des chemins de fer anglais. La table que nous avons résumé plus haut est accompagné d'un diagramme indiquant par les divers angles d'une ligne brisée le mouvement des recettes semaine par semaine durant une période de onze années, comprise entre 1842 et 1852. Ce diagramme présente un vif intérêt à l'observateur; on y suit de l'œil les variations les plus capricieuses en apparence bien qu'en réalité elles soient soumises à une sorte de loi fixe, dont l'influence, favorable ou contraire, se reproduit chaque année presque à jour fixe.

En suivant, par exemple, la ligne des recettes pour 1852, on a une idée assez exacte de l'influence de cette loi.

Cette ligne touche, au 1er janvier, le point de l'échelle des recettes qui correspond à la somme de 248,000 l. st. pour le produit brut d'une semaine;—elle descend à 238,008 l. st. au 17 janvier, — se relève au point de départ le 31 du même mois, — reste stationnaire pendant une semaine, — faiblit à 242,000 l. st. du 14 au 21 février, — puis se relève régulièrement jusqu'au 17 avril, où elle atteint 280,000 l. st.; — au 1er mai elle perd 5,000 l. st., — en regagne 10 le 8 mai pour les reperdre le 17; — à partir de ce point elle s'élève rapidement à 318,000 l. st. le 5 juin, mais elle retombe à 290,000 l. st. le 12 du même mois. Du 12 juin au 7 août, elle gravit constamment l'échelle jusqu'au chiffre de 340,000 l. st., — reste stationnaire jusqu'au 4 septembre, puis redescend, lentement d'abord, jusqu'au 23 octobre (320,000 l. st.), très vite ensuite jusqu'au 13 novembre (285,000 l. st.), se relève à 295,000 l. st. le 20 novembre, puis retombe à 272,000 l. st. le 4 décembre, pour remonter rapidement à 308,000 l. st. à la fin de décembre.

Depuis onze ans on observe, nous le répétons, les mêmes mouvements de hausse et de baisse aux mêmes époques, sans que la date des variations change de plus d'une semaine. L'année 1851 s'écarte seule de la règle en un point: comme les années précédentes, elle atteint son maximum au commencement du mois d'août, mais elle a un mouvement d'ascension exceptionnel au 9 octobre, époque de la clôture de l'Exposition universelle.

La différence que l'on remarque entre les chiffres de recettes du commencement et de la fin de l'année, provient du plus grand nombre de kilomètres en exploitation aux deux époques.

Telle est la loi générale que suivent les recettes des chemins de fer en Angleterre; cette loi existe de même en France, à très-peu de différences près, qui tiennent à des circonstances locales; mais il convient d'expliquer que c'est une loi générale, embrassant l'ensemble de tous les chemins de fer, et qui admet de nombreuses exceptions à l'égard de chaque ligne prise isolément.

Aussitôt que nous aurons reçu des compagnies françaises les bulletins de leurs recettes au 31 décembre, nous publierons notre tableau comparatif annuel, en distinguant les produits de grande et de petite vitesse, dont la proportion exerce une si grande influence sur les produits nets, c'est-à-dire sur les revenus des actionnaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

---

prix d'émission et du cours des actions non privilégiées des chemins de fer anglais, pendant la dernière semaine de 1852. Nous y trouvons les faits suivants :

Actions au-dessus du Pair.

	Pair.	Cours.
Bristol et Exeter,	100	107
East Lincolnshire,	100	149
Great Southern et Western (Irlande),	50	52
London Brighton et South Coast,	100	108
London et North Western,	100	126

Actions au-dessous du Pair.

Toutes les autres et notamment :

Eastern Counties,	20	13
Edinburgh et Glasgow,	100	78
Edinburgh Perth et Dundee,	100	30
Great Northern,	100	82
Great Western,	100	95 1/2
London et Blackwall,	11 1/2	9 1/4
London et South Western,	100	91
Manchester, Sheffield et Lincolnshire,	100	31
Midland,	100	80
North British,	100	40
South Eastern et Dover,	100	84
York, Newcastle et Berwick,	100	73

Système économique de construction et d'exploitation des chemins de fer aux États-Unis.

M. E. H. Derby, directeur de plusieurs lignes de chemins de fer du Massachussets (États-Unis), dont nous avons eu plusieurs fois l'occasion de traduire les intéressantes publications, adresse à l'éditeur de l'*Herapath's railway Journal*, une nouvelle lettre dans laquelle il explique les causes des éco-

ANNÉES.	1er TRIMESTRE.		2e TRIMESTRE.		3e TRIMESTRE.		4e TRIMESTRE.		RECETTES TOTALES.	RECETTES par mile.
	miles.	l. st.	miles.	l. st.	miles.	l. st.	miles.	l. st.		
1846	2110	1,563,672	2232	1,922,478	2498	2,272,745	2610	1,931,279	7,689,874	3,305
1847	2839	1,783,834	3189	2,231,909	3373	2,670,139	3424	2,289,789	8,975,671	2,870
1848	3664	2,027,270	3876	2,526,342	4178	2,947,066	4326	2.558,328	10,059,006	2,556
1849	4583	2,330,236	4711	2,792,602	4983	3,152,841	5161	2,738,445	11,013,807	2,302
1850	5419	2,613,237	5574	3,214,903	6075	3,707,548	6257	3,222,297	12,757,985	2,227
1851	6301	2,951,693	6351	3,629,933	6488	4,442,293	6537	1,573,989	14,567,910	2,283
1852	6623	3,208,988	6723	3,715,167	6810	4,266,270	6915	3,807,855	15,088,310	2,238

nomies importantes obtenues par les Américains du Nord dans la construction et dans l'exploitation de leurs chemins de fer. Nous sommes assuré qu'on lira avec intérêt les passages suivants de la lettre de M. E. H. Derby.

« L'autorisation légale d'établir un chemin de fer n'en désigne que les points généraux de passage, et laisse une grande latitude aux concessionnaires pour le choix des points intermédiaires; plusieurs tracés sont dès lors étudiés, et excitent entre les propriétés des diverses localités une concurrence par suite de laquelle on obtient à très-bas prix, et même gratuitement, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, en même temps que l'on recueille de larges souscriptions au capital.

» Les ingénieurs se conforment aussi exactement que possible au relief du sol, et adoptent des pentes qui s'élèvent parfois, mais rarement, jusqu'à un sur soixante (17 millimètres par mètre), et des courbes qui descendent jusqu'à 220 mètres de rayon. On est parvenu ainsi à éviter les travaux l s plus dispendieux, tels que les souterrains, les viaducs et les grands terrassements. Dans le Massachussets, par exemple, dont le sol est très-accidenté, et qui ne compte pas moins de 1,200 miles de chemins de fer (1,920 kilomètres), on ne rencontre pas un mile (1,609 mètres) de tunnel, et malgré cela les voies sont assez bonnes pour que l'on puisse faire marcher chaque jour plusieurs trains *express* à une vitesse de 100 *miles* en trois heures (53 kilomètres à l'heure).

» Avant de passer les contrats avec les entrepreneurs, on divise la ligne en sections, on dresse les plans et les profils, on jalonne le terrain, et enfin on adjuge publiquement les différentes sections. Les administrateurs sont ordinairement des hommes bien au courant des travaux de ce genre; ils savent presque aussi bien que les ingénieurs quels sont les prix convenables à accorder; que pour les terrassements, 6 à 8 pence par yard sont suffisants; que 3 ou 4 schellings par yard paient bien les déblais de roche; et 8 à 12 schellings, la maçonnerie de pierre. La voie est posée pour 60 à 70 livres sterling par mile. Les traverses coûtent de 1 à 2 schellings chacune, et les rails venant d'Angleterre, 8 livres sterling par tonne, y compris le fret et les droits de douane.

» L'ingénieur en chef chargé de la construction reçoit 4 à 600 l.st. par an, et les ingénieurs ordinaires 2 à 300 l.st. chacun. Les ingénieurs se forment avec une grande rapidité. Un bon mathématicien, dessinateur, actif et solide sur le terrain, est souvent avancé en trois ans du dernier degré de l'échelle à celui d'ingénieur résident.

» Quand les indemnités pour prise de terrain sont évaluées par la Compagnie, un administrateur ou un agent se rend sur les lieux avec des contrats en blanc dans la poche, et sans aucun cortége d'expert ou d'homme de loi, règle directement le prix avec les propriétaires, paie et repart aussitôt. Un seul individu peut ainsi régler dans le même jour les expropriations pour plusieurs miles de chemins de fer. Si les propriétaires n'acceptent pas les offres de la Compagnie, celle-ci fait suivre l'expropriation conformément à la loi, et l'indemnité est réglée définitivement par les commissaires, les arbitres et les jurés. Sur un chemin de 50 miles de longueur, un seul cas à peine vient devant le jury et donne lieu à des formalités judiciaires.

» Le plan suivi par les Américains pour l'organisation du matériel et pour l'exploitation des chemins de fer, n'est pas moins économique que le système de construction.

» Il existe seulement deux classes de voitures pour les voyageurs. Les voitures de première classe sont longues et larges, aérées, avec fenêtres, coussins et poêles; un passage est pratiqué d'un bout à l'autre de la voiture; les siéges sont de chaque côté, faisant face à la machine; on peut à volonté passer d'un siége à l'autre. Les voyageurs et le conducteur entrent par les extrémités de la voiture; le receveur des billets circule ainsi d'un bout à l'autre du train et fait son service en marche.

» Une voiture de seconde classe précède ordinairement la voiture de première classe, et reçoit les émigrants, les ouvriers et les marins ou mariniers. La place réservée à ces voyageurs forme une section d'un long wagon; un compartiment spécial est consacré aux dépêches, et un autre, ayant de larges portes de chaque côté, reçoit tous les bagages du train. Quatre-vingt à quatre-vingt-dix voyageurs sont ainsi transportés avec leurs bagages et les dépêches dans deux voitures seulement, et avec un personnel de quatre ou cinq personnes au plus, c'est-à-dire le mécanicien, le chauffeur, le conducteur, le gardien des bagages et le surveillant; ces deux derniers emplois sont même souvent remplis par la même personne. Un employé des postes accompagne en outre ordinairement les dépêches.

» La disposition des voitures et des compartiments à bagages et celle des stations permettent d'établir une communication directe entre les wagons et le quai de débarquement ou d'embarquement, au moyen d'une étroite plate-forme, ce qui dispense presque entièrement, dans la plupart des cas, du service des porteurs. Dans les gares principales des grandes villes, par lesquelles 1,000 à 2,000 voyageurs passent chaque jour, un, deux ou trois porteurs suffisent; pour les stations intermédiaires, il est ordinaire de charger un seul homme de la distribution des billets, de la réception et de la délivrance des marchandises, du nettoyage et de l'entretien des salles et du service des bagages.

» Sur un autre point encore de l'exploitation, l'expérience a porté les Américains à s'écarter du système suivi en Angleterre et en France, et à préférer les chemins à une seule voie aux chemins à deux voies.

» Quand un embranchement ou une ligne nouvelle ne doit pas excéder vingt ou trente miles (32 à 48 kilom.) de longueur, et que le trafic quotidien n'est pas considérable, on a reconnu que deux ou trois trains de voyageurs et un de marchandises suffisaient chaque jour pour les convenances du public. Ces trains marchent avec beaucoup de précision, se croisent à des endroits déterminés, et si l'un d'eux est retenu par accident, ce qui arrive rarement, la règle invariable est que l'autre train doit attendre l'arrivée du premier ou un message télégraphique qui lui permette de passer outre. Si la ligne est courte, une seule machine fait le service, et dans ce cas, on comprend qu'aucune rencontre n'est possible.

» Un fait singulier, et cependant certain, c'est qu'il est arrivé plus d'accidents, en proportion du trafic, sur les chemins à double voie que sur ceux à une seule. Cela vient, en premier lieu, de ce que souvent les ouvriers, en voulant éviter un train en vue, passent d'une voie sur l'autre, où ils sont rencontrés et tués par un second train venant en sens opposé; et en second lieu, de ce que les mécaniciens qui conduisent les trains prennent moins de précautions, et sont plus aventureux quand ils marchent sur un chemin à deux voies.

» On économise ainsi, d'abord un capital considérable de premier établissement, ensuite les frais d'entretien d'une double voie. Lorsque le développement de la circulation l'exige, on ajoute une seconde voie; mais alors le chemin est en pleine prospérité, et le nouveau capital nécessaire, appelé seulement quand il peut devenir productif, se place souvent avec une prime. »

M. E. H. Derby termine ainsi sa lettre par un conseil adressé à l'Angleterre et dont la France peut bien faire son profit :

« Pour vos petits chemins et vos embranchements à travers les districts ruraux, permettez-moi de vous recommander nos longs wagons et notre système de simple voie. Avec ses immenses approvisionnements de fer, son travail à bon marché et son terrain facile, notre mère vénérable devrait pouvoir construire des chemins de fer moins coûteusement que sa fille. »

Ajoutons que jusqu'ici, sauf deux ou trois exceptions, souvent citées par nous, l'Angleterre n'a construit les chemins qu'avec des dépenses considérables, et que la France, ayant à choisir entre les deux systèmes, n'ayant ni le fer à aussi bon marché, ni les capitaux aussi abondants que l'Angleterre, a suivi jusqu'à présent l'exemple onéreux de la mère, et dédaigné l'expérience économique de la fille.

AD. BLAISE (des Vosges).

Forges.

L'augmentation à laquelle poussaient les fabricants pendant les mois d'octobre et novembre, et qu'ils ne soutenaient pas tous, fait encore douter quelques marchands de la hausse énorme d'aujourd'hui. La hausse, en ce moment, n'est pas factice, elle est produite par les prix élevés des matières premières; elle est maintenue par les nombreuses demandes, qui mettent beaucoup d'usines dans la nécessité de refuser des marchés importants ou qui les engagent à augmenter encore. Un exemple prouvera assez l'activité qui a régné

ce mois-ci : les forges laminoirs de Saint-Dizier auront produit 600,000 kilogr.; jamais elles ne sont arrivées à ce chiffre.

Cours à Saint-Dizier :

Fers laminés, 260 et 265 fr. Des usines tiennent déjà à ce dernier prix. La machine 280 fr., on a livré également, à Vitry, à 280.

Fers battus à la houille, 280 fr. Si la livraison n'est pas demandée de suite, on traite difficilement ou on demande une augmentation de 5 fr. On nous apprend un marché à 290, rendu à Vitry, fait par un fabricant de la Blaise.

Fers battus roche au bois, 325; les cornettes, 335 fr. Les fils à clous, 4 05 la botte. Rendu à Paris, 4 fr. 10 c. Bien demandés.

Fontes : En fonte à fer, on n'a pas fait de marchés; on traiterait à 140 fr., cours actuel. Les fontes noires sont à 182 fr. 50 c. et 185 rendues à Paris.

L'augmentation de 20 fr. sur les fontes moulées, prévue depuis longtemps par les marchands, n'en a pas arrêté les commandes. Tous les hauts-fourneaux travaillent sans relâche.

On nous écrit à la date du 4 janvier :

« L'une de nos forges les plus puissantes vient de porter, sur notre place, ses fers laminés de fonte au bois à 300 fr. Je ne vous assure pas que les dépôts aient vendu à ce prix; beaucoup d'acheteurs hésitent ou se retirent momentanément. Sur commande, rendu à Paris, elle élève ses fers à 290 fr.

» Nos fabricants ont été encouragés par la hausse à laquelle ils étaient parvenus depuis le milieu de décembre et que justifiait le nombre de demandes qui leur arrivait. Malgré l'élan du commerce, leur prétention pourra bien leur être défavorable. »

Notre correspondant a été bien informé; différents avis qui nous sont parvenus depuis huit jours, ou nous faisaient entrevoir la hausse ou nous annonçaient le fait. Plusieurs usines, suivant l'avis qui leur en a été donné, veulent tenir le prix de 290 fr. rendu à Paris. Les prix de place sont augmentés seulement de 10 fr. Pris à Saint-Dizier, 270 fr.

L'événement de la semaine n'est pas encore la hausse, mais le rétablissement du prix de 20 fr. de classification au lieu de 10 fr. par 1,000 kil. On sait que la concurrence, ou plutôt la lutte entre plusieurs usines, a causé l'abaissement à 10 fr. qui a été arrêté en 1851, par le Comité de Paris. Aujourd'hui ces établissements d'accord entre eux et réunis avec quelques maisons de premier ordre, conviennent de rétablir l'ancien prix.

Nous nous bornons à citer ces faits, nous ignorons si on a été accepté à ces conditions. Aux demandes des marchands, les forges répondent par la nouvelle du cours :

Saint Dizier	270 fr.
Paris	290

20 fr. par changement de classe

La demande des fers battus est bonne; les fabricants refusent au prix de 285 fr., beaucoup ont du travail pour deux mois à l'avance; on doit l'attribuer à l'influence des avis de hausse. On a traité à 285 fr. rendu à Saint-Dizier, on assurait même à 290; mais nous croyons que ce dernier marché est sous la condition de rendre à Vitry.

On a encore accepté, le 2 janvier, un marché de petit rond à la houille à 280 fr., rendu à Saint-Dizier. La machine au bois vaut 410 et 420 fr., rendue à Paris.

La fonte à fer est un peu plus recherchée, on a vendu 120 fr. il y a quelques jours. Depuis, un acheteur offrait 122 fr. 50 c.; ce matin on nous dit qu'un lot important s'est traité à 125 fr.

Les fontes noires, pour deuxième fusion, sont plus demandées que jamais, et chaque jour avec augmentation. Rendu à Saint-Dizier, n° 1 170 fr.

à Vitry	175
à Paris	185
N° 2, à Saint-Dizier . .	160

(*L'Ancre.*)

PARTIE TECHNIQUE.

Résistance comparée des rails.

(*Suite.*)

§ V. *Résultats des expériences.* — Il résulte de la description précédente que les difficultés qui se sont présentées dans le cours de ces essais étaient fort nombreuses, quoique le problème en lui-même fût très-simple. Il s'agissait de mesurer la résistance des rails, posés librement sur deux appuis. Les premières tentatives n'ont servi qu'à la recherche du meilleur mode d'expérimentation et de la construction d'un appareil convenable.

Les expériences ont fait ressortir, dans l'état de cohésion du fer laminé, de notables différences, non-seulement dans divers rails d'une seule et même forme, mais aussi dans un seul et même rail. On a trouvé souvent que le premier tiers d'un rail avait une structure fibreuse, tandis que les deuxième et troisième tiers présentaient un aspect cristallin. Cette structure du fer n'exerçait cependant aucune influence appréciable sur les flexions.

Voici maintenant les résultats des expériences, dont je n'indiquerai que les chiffres moyens. Les dimensions normales du profil du rail américain sont :

Hauteur.	$0^m,135$
Largeur du champignon. . .	$0^m,063$
Largeur de la base. . . .	$0^m,120$
Epaisseur de la tige. . . .	$0^m,019$
Longueur du rail	$1^m,800$
Portée.	$0^m,900$

DÉSIGNATION DU RAIL.	POIDS du rail par mètre courant	LIMITE de l'élasticité.		RUPTURE.	
		Chargement — Kilos.	Flexion. — Mètres.	Chargement — Kilos.	Flexion. — Mètres.
Américain.......	36	9200	0,0021	30,800	0,093
Réduit à double T	31	6900	0,0022	28,600	0,074
Réduit à simple T	30	6500	0,0023	23,200	0,066

OBSERVATION : La surface de rupture a été à gros grains et vers les bords à petits grains.

Pour éviter autant que possible les différences résultant de la qualité des matériaux, chaque rail avait été coupé en trois morceaux, dont deux ont eu la base réduite successivement, pour être convertis en rails à double T et ensuite en rails à simple T.

Les trois expériences ci-dessus ont été répétées dix fois sur des rails de diverse fabrication, mais de même poids. Les surfaces de rupture ont présenté de grandes différences, et on a pu se convaincre que la force des rails d'un seul et même profil peut varier suivant la structure du fer, qui dépend autant du mode de fabrication que de la nature du métal.

En considérant chacun de ces essais, fait avec un seul et même rail coupé en trois morceaux, on voit que par suite de la transformation du rail américain en rail à double T et à simple T au moyen de la réduction de la largeur de la base, la résistance a diminué proportionnellement à cette réduction quant à la limite de l'élasticité et quant à la rupture.

Voici cette proportionnalité résumée dans un tableau :

NUMÉROS des rails.	RAPPORT DU POIDS des trois morceaux de rails.
1	100 : 85 : 84
2	100 : 84,6 : 83,7
3	100 : 100 : 81,1
4	100 : 85,1 : 81,3
5	100 : 84,6 : 84,8
6	100 : 86 : 84,4
7	100 : 86 : 84,9
8	100 : 81,1 : 75,6
9	100 : 80,9 : 75,2
10	100 : 95,7 : 89,9

RAPPORT DE LA RÉSISTANCE DES MORCEAUX DE RAILS SUIVANT LEUR POIDS.

Nos des rails.	Dans les limites de l'élasticité.	Pour la rupture.
1	100 : 77,5 : 70,6	100 : 77 :
2	100 : 70,2 : 72,3	» : » : »
3	100 : 100 : 78,3	» : » : »
4	100 : 60,7 : 52,8	» : » : »
5	100 : 72,9 : 89,1	100 : 73,2 : 71,6
6	100 : 84,6 : 70,4	100 : 77,2 : 72,3
7	100 : 80,4 : 60,9	100 : 77,5 : 76
8	100 : 58,5 : 48,5	100 : 66 : 53,4
9	100 : 58 : 39,3	100 : 66,3 : 53 2
10	100 : 94,5 : 81,4	100 : 91,20 : 78

(Observation. Les rails N° 2, 3 et 4 se sont pliés sans rompre.)

En comparant les colonnes 2 et 3, qui contiennent les chiffres proportionnels pour le poids et la résistance, dans les limites de l'élasticité, et les numéros 1, 2, 3, 4, 5, 6, et 7, on trouvera que les moyennes de la colonne 2 = 100 : 85,2 : 84,3 correspondent aux moyennes de la colonne 3 = 100 : 65,8 : 60,7 et que la résistance a diminué de 19,4 et 23,6 0/0 de plus que le poids.

Quant à la rupture des rails, les diminutions du poids et de la résistance sont moins grandes dans le cas précédent. Pour les rails N° 1, 5, 6 et 7, le rapport moyen du poids est de 100 : 85,4 : 84,5 et la différence de 9,20 et de 10,80 0/0 tandis que pour l'élasticité ce nombre est de 19,40 et de 23,60 0/0.

En résumé ces expériences démontrent : « que le moment d'élasticité des rails américains décroît au fur et à mesure que leur base est réduite, et que cette décroissance est beaucoup plus rapide que la diminution du poids; elles démontrent encore, que par l'enlèvement complet du pied, coupé verticalement, la diminution de la résistance est double de la réduction du poids. » Ce résultat ne doit pas étonner; il est

conforme au principe développé du solide de plus grande résistance, dont la distribution de la masse dans la section du rail n'est qu'un corollaire.

On a souvent émis l'opinion que le pied d'un rail n'était utile que pour les attaches, et que toute la matière, après la formation du champignon devait être employée dans le but d'augmenter la hauteur de la tige. Je crois que les personnes, qui partagent cet avis se sont probablement servies de la formule applicable au prisme de plus grande résistance $= \frac{m\,b\,h^2}{l}$ qui différenciée donne le rapport approximatif de 5:7, b étant la base, h la hauteur, l la longueur, et m le coëfficient; donc $\frac{m}{l}$ est égal à l'unité; mais je fais observer que cette formule ne se rapporte qu'au prisme rectangulaire et qu'on a donné à cette équation une application trop générale. Le principe que je viens d'émettre est relatif à toute espèce de rails, qu'ils soient à large base ou à base étroite.

Dans toutes les expériences précitées, la rupture a eu lieu de bas en haut par le déchirement des fibres inférieures: moins leur nombre a été grand, plus la rupture est devenue facile.

Ainsi, un rail avec le champignon placé en haut s'est rompu sous une charge de 15,950 kilog. et sous une flèche de 0m,105, tandis qu'un morceau du même rail retourné avec la tête en bas ne s'est pas encore brisé sous une charge de 20 tonnes et une flèche de 0m,15. Cet essai, souvent répété avec des rails de toute espèce de profil, a constamment donné le même résultat.

Il est inutile à mon avis de pousser plus loin les recherches pour déterminer par la théorie seule la section du rail, attendu que cette forme est déjà commandée en partie par la conicité des jantes des roues, par le mode de fabrication et par les exigences de la pose et de l'attache de la voie.

§ VI. *Différence dans le prix des rails.*—Une autre considération qui ne doit pas être négligée est celle relative au prix de revient, lequel est un élément principal dans toutes ces sortes d'appréciations. Le prix des rails à large base est plus élevé que celui des rails à pied étroit, à poids égal. Cette différence provient, tant des soins qu'exige le fer dans le feu et dans les cylindres, que d'une qualité supérieure du métal que la fabrication de la base exige. La différence peut être évaluée, pour 500 kilogrammes, entre 5 et 7 fr.; elle est rachetée par une plus grande durée et une plus grande sécurité contre la rupture; ce qui augmente aussi la valeur intrinsèque du rail.

§ VII. *Elasticité des rails.* — En restant dans les limites fixées par la théorie pour la distribution de la masse de fer, la meilleure disposition à prendre serait d'égaler la somme des moments de flexion des deux côtés de la fibre neutre; ce qui serait exact, si la résistance du fer contre la compression ou contre l'écrasement était égale à celle que ce métal offre à l'extension; mais il existe une différence entre ces deux résistances, qui est dans le rapport de 11/9, d'après la Commission anglaise instituée en 1849 pour examiner la question de l'emploi du fer dans la construction des railways. Cependant les chiffres de cette fraction ont été vérifiés, et on m'a assuré que la différence était excessivement petite et qu'on s'était probablement trompé dans le calcul de la position des centres de gravité.

On voit par là que les limites de la parfaite élasticité sont souvent illusoires; elles dépassent la première flexion permanente, qui correspond à la plus forte pression à laquelle un rail est soumis, et qui est celle exercée par les roues motrices des locomotives. Après chaque passage de train, le rail se redresse jusqu'à la flexion permanente, qui reste la même tant que le poids et la vitesse de la charge n'augmentent pas.

La limite de ces flexions permanentes peut être fixée d'après le principe: « qu'une barre de fer résiste à une charge en mouvement quand la flexion produite par cette charge ne dépasse pas le 1/3 de la flexion au moment de la rupture. »

La Commission anglaise, dont je viens de parler, a soumis ce principe à l'épreuve des essais pratiques, et elle a trouvé que la rupture a lieu après l'effet réitéré d'une charge, quand la flexion est la moitié de celle produite au moment de la rupture.

On peut conclure de là que la flexion des rails causée par le poids ne doit pas inspirer de grandes inquiétudes; si ces flexions augmentent dans des proportions inaccoutumées, elles proviennent du choc des roues sur les inégalités de la voie, qui résultent de l'affaissement des supports, après les fortes pluies, la gelée et autres circonstances dont l'effet est nul du moment où le service d'entretien est fait avec exactitude et intelligence.

Il y a même avantage à ôter les rails courbés, car ils s'opposeraient tôt ou tard à l'emploi des lourdes machines des express et des trains de marchandises.

Après cette digression, je reviens aux expériences pratiques.

ÉMILE WITH, *Ingénieur civil.*

(La fin au prochain numéro.)

Correspondance.

M. L., à Nîmes. — Les titres définitifs ne seront délivrés qu'après l'approbation des statuts par le conseil d'Etat. — Il nous est impossible de vous fixer sur les meilleures valeurs à acheter à la fin du mois; à l'époque de l'envoi, nous pourrons vous renseigner plus utilement.

M. R., à Auxerre. — N° 1, quand ces valeurs seront classées, c'est-à-dire dans un mois ou deux; il n'y a d'ailleurs aucune autre cause de baisse que la précipitation des versements joint au malaise général. — N° 2, la société a fait jusqu'ici des reports, une souscription de 13,000 obligations foncières au pair, et quelques achats; le service des avances en compte courant n'est pas encore organisé.

M. J. M. de N. à Noyon. — N° 1, non. — N° 2, trop cher, mais il faut garder en ce moment.

M. L., à Epinal. — Nos 1 et 2, rien à faire en ce moment sur l'une ou l'autre valeur. — Nous vous écrirons ce jour pour le surplus de votre compte.

M. L., à Grenoble. — Lisez notre numéro de ce jour.

M. Z., à Moncel. — N° 1, aucune. — N° 2, oui.

M. E., à Vitry-le-Français. — N° 1, non, attendez. — N° 2, oui avec la fusion. — N° 3, oui.

M. V. M., à Rennes. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, cette dernière ligne a peu de probabilité de hausse et il faut profiter de la première reprise pour écouler cette valeur.

M. T. X. — N° 1, oui. — N° 2, incertain. — N° 3, oui. — N° 4, il y a peu d'inconvénient. — N° 5, l'une des bonnes. — N° 6, le plus tôt possible. — N° 7, vous le recevrez.

M. H., à M. — N° 1, médiocre, mais attendre. — N° 2, oui, pour une quantité moyenne. — N° 3, Nord, Strasbourg, Rouen, Cherbourg, Ouest.

M. L., à Valenciennes. — N° 1, environ 22 à 23 fr. — N° 2, environ 6 fr. — N° 3, il n'en est pas question. — N° 4, c'est possible. — N° 5, à perte et difficilement.

Mme la vicomtesse de M. — Retiré. — Oui, attendez 1,200.

M. H. D., à Annonay. — Rien à faire maintenant; il est fâcheux que vous n'ayez pas vendu plus tôt; attendez.

M. L., à Boulogne-sur-Mer. — Oui, de la même manière.

M. A. R., à Milan. — Beaucoup d'indécision sur le résultat, il serait mieux de vendre.

M. D. C. Z. — N° 1, bon. — N° 2, ordinaire. — N° 3, oui. — Nos 4, 5 et 6, non. — N° 7, gardez.

M. A. E., à Rouen. — Nos 1, 2, 3 et 4, échangez pour des obligations du Crédit foncier. — N° 5, conservez.

M. J. P., à (illisible). — N° 1, non. — N° 2, gardez votre situation.

M. A., n° 30, à Paris. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés ou à nos lecteurs.

M. X. Y., à Paris. — N° 1, incertain. — N° 2, peu probable, et dans tous les cas pas avant l'achèvement complet du chemin. — N° 3, à la situation générale et au manque d'appui financier.

M. A. A., à Boulogne-sur-Mer. — Retiré. — N° 1, dans un mois. — N° 2, époque incertaine et réalisation douteuse.

M. C. L., 97. — Noté l'erreur, et remerciments. — N° 1, oui. — N° 2, les titres ne seront au porteur que lorsque les versements s'élèveront à 250 fr. — N° 3, rien à faire maintenant. — N° 4, attendez. — N° 5, pas immédiate.

MM. D. et N., à Limoges. — Nos 1 et 2, attendez.

M. S. C. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, non. — Nos 4 et 5, nous ne connaissons pas; — n° 6, la souscription est close; elle sera cotée — N° 7, oui, très grandes.

M. A. T. P. — N° 1, 15 fr. — N° 2, environ 32 à 33 fr., sur lesquels on a touché 10 fr.

M. E., à Dijon. — Vos questions sont mal formulées et mal numérotées; nous ne pouvons y répondre sans confusion.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

Chemin de fer de Saint-Germain.

Recettes du mois de décembre 1852.

117,321 voyageurs..................	66,019 fr.	62
Redevances et péage des chemins de Rouen et de l'Ouest.	63,837	05
Total.....	129,856	67
Décembre 1851.		
92,750 voyageurs..............	107,926	67
Année 1852.		
2,236,468 voyageurs..............	2,331,545	07
Année 1851.		
1,629,587.......................	2,184,256	76
Augmentation en 1852.		
606,881 voyageurs............	147,288	31

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 23 au 29 décembre 1852.

55,081 voyageurs	207,700	50
Bagages, marchandises, etc.	380,782	78
Total	588,483	20

Semaine correspondante de 1851.

50,887 voyageurs	167,106	75
Bagages, march., etc.	287 502	55
Produit total	455,479	30

Recette totale du 1er janvier au 29 décembre.

1852	29,861,292	38
1851	27,153,594	94

Les produits des 30 et 31 décembre 1852 élèveront la recette totale de l'année 1852, à 30 050,000 fr. en chiffres ronds.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 26 décembre 1852 au 1er janvier 1853.

13,492 voyageurs	60.303 fr.	45 c.
Bagages, marchandises, etc.	103 201	35
Total de la semaine	169,504	80
Total de l'exercice courant	5,338,680	30
Semaine correspondante de 1851	144,711	85
Exercice correspondant de 1851	4,796,824 fr.	» c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 26 décembre 1852 au 1er janvier 1853.

8,536 voyageurs	22,595 fr.	85 c.
Bagages, Marchandises, etc.	47,788	85
Total de la semaine	70,384	70
Total de l'exercice courant	1,392,678	10
Semaine correspondante de 1851	53,118	10
Total de l'exercice correspondant	1,151,508 fr.	70 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 26 au 31 décembre 1852.

(Grande vitesse.) 23,616 voyageurs.	137,948	65
(Petite vitesse.) bag., marchand.	142,690	»
Total de la semaine	280,638 fr.	65 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1852(1)	17,616,373	57
Total	17,897,012	22
Semaine correspondante de 1851(2)	122,763	00
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1851	12,287,331	90
Total de l'exercice correspondant	12 410,094	90

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1852.

Voyageurs	182,253	30
Bagages, marchandises etc.	294,833	64
Total	477,086	94
Sect. d'Ang°. — Voyageurs	21,089	80
— Bagages, march., etc.	14,009	20
Totaux	513,185	94
Semaine correspondante de 1851	383,314	91
Différence en faveur de 1852	129,871	03
Recettes du 1er janv. au 25 déc. 1852.	26,226,151	52
Do de la section d'Angoulême	528,207	80
Total	26,754,359	32
Recette correspondante de 1851	22,618,286	80
Différence en faveur de 1852	4,136,252	52

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(52e semaine.)

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

Du 23 au 29 décembre 1852.

36,797 voyageurs	143 012 fr.	80 c
Bagages, messagerie, etc.	36,822	76
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	179,283	57
Total de la semaine	359 119	13
Recettes antérieures	15,432,702	76
Total général	15,791,821	89

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

52e semaine.—Du 20 au 26 décembre 1852.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Voyageurs	21,676 fr	20
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	23,458	57
Prélèvement sur les produits de la ligne de Mulhouse à Thann	583	75
Total	45,718	52
Semaine correspondante de 1851	29 566	65
Recette totale du 1er janv. au 26 déc.	2,722,805	82
Do 1851	2,302 491	40
Différence en faveur de 1852	420,314	42

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 27 décembre 1852 au 2 janvier 1853.

Ouest.— 9,825 voyageurs, gr. vitesse.	45,401	92
Petite vitesse	23,336	80
Total	68,798	72
Rive gauche. — 14,766 voyag.	13,829	95
Total	82,628	17
Rive droite. — 29,810 voyag.	33,690	71
Total	116,318	88
Semaine corresp. en 1851. — Ouest	43,929	95
Rive gauche	11,632	05
Total	55,562	»
Rive droite	19,916	20
Total	75,478	20

Recette tot. du 1er janv. 1852 au 2 janv. 1853 :

Ouest et Rive gauche	1852	3,725,874 f.	07 c.
Id.	1851	3,063,742	49

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom. ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total : 294 kilomètres.)

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Recettes du 16 au 22 décembre 1852.

Voyageurs	35,320	20
Bagages et marchandises	54,561	85
Total de la semaine	89,882	05
Semaine correspondante de 1851	55,213	30
Augmentation	34,668	75
Recettes du 1er juillet (1) jusqu'au 22 décembre 1852.	2 370,889	70
Recettes du 1er juil. au 22 déc. 1851	1 893,023	50
Augmentation depuis le 1er juillet	477,866	20

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	25,078	80
Bagages et marchandises	51,849	95
Total de la semaine	76,928	75
Total des Recettes du 1er juillet(2) au 8 déc. sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	4,448,242	70

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 23 au 31 décembre 1852.

4,113 voyageurs	12,907 fr.	75
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	20,155	65
Total de la semaine	33 063	40
Semaine correspondante de 1851	21 287	90
Différence en faveur de 1852.	11,775 fr.	50
Recette du 1er janv. au 31 déc. 1852.	1,266 163	70
Recette correspondante de 1851	1,208,296	55
Différence en faveur de 1852	57,767 fr.	15 c.

Chemin de Saint-Etienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilomètres.)

Recettes du mois de décembre 1852.

9,506 voyageurs	6,960 fr.	49 c.
24,972 tonnes de marchandises	35,280	09
Total	42,240	58
Mois correspondant de 1851	32,830	08
Augmentation en faveur de 1852	9 410	50
Produit de l'exercice au 31 déc. 1852	455,234	21
Produit de l'exercice 1851	390 112	79
Augmentation en faveur de 1852	65 121	42

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de décembre 1852.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1852.	25,647	11,566 70	311 20	11,877 90
1851.	21,959	10,014 60	298 25	10,312 85
En faveur de 1852.	3,688	1,552 10	12 95	1,565 05

(1) C'est à partir du 1er juillet 1852 que toutes les lignes du Midi ont été réunies dans les masses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(2) Les recettes de la section d'Avignon à Marseille, à compter du 1er janvier jusqu'au 30 juin 1852, présentent, sur la période correspondante de 1851, une augmentation de 288,735 fr. 50 c.

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
	Heures des départs.				
Paris . Dép.	8 15	12 15	4 »	8 30	» »
Pontoise. Dép.	9 12	1 »	4 40	9 30	» »
Creil. . Dép.	10 20	2 20	5 25	10 30	» »
Compiègne	11 25	3 15	6 55	11 30	» »
St-Quentin Ar.	1 30	5 15	9 10	1 30	» »

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir	Soir.	Soir.
	Heures des départs			
Paris.. Dép.	7 30	1 »	11 »	» »
Creil	8 30	2 30	1 5	» »
Amiens	10 5	5 »	4 5	» »
Abbeville	11 30	6 47	5 5	» »
Boulogne Ar.	1 15	8 25	7 40	» »

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

STATIONS.	Mat.	Mat	Soir.	Soir		Exp. Soir.
	Heures des départs.					
Paris D.	6 30	7 30	1 »	4 »	11 »	» »
Amiens	11 20	9 55	4 45	8 »	4 5	» »
Arras	» »	11 38	» »	» »	6 8	» »
Douai	» »	12 10	» »	» »	7 5	» »
Lille. A.	» »	1 »	» »	» »	8 »	» »

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	Mat	Mat	Soir.	Soir.
	Heures des départs.			
Paris	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille	12 35	6 30	minuit	8 »
Hazebrouck	1 45	7 55	1 »	9 45
Saint-Omer	2 10	8 28	1 22	10 18
Calais	3 »	9 30	2 10	11 30 mat.
Dunkerque	3 »	9 35	» »	11 » mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE

STATIONS.	Mat	Soir.	Mat	Soir	
	Heures des départs.				
Paris. . . Dép	7 30	8 »		11 »	» »
Bruxelles. Arr	5 s.	5 15*		11 10*	» »
	soir				
Bruxelles Dép	8 »	7 30	11 45	4 45	
Malines.	8 35	8 5	11 45	5 20	
Liége	11 45	11 25	2 45	8 45	
Aix-la-Chap. A	1 »	2 45	5 45		
Cologne.	4 »	5 »	8 »		
	mat.	soir	soir.		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS

STATIONS.	Soir.	Mat	Mat.	Mat.	Soir.
	Heures des départs.				
Cologne . . . Dép	11 30		6 45	11 30	» »
Aix-la-Chapelle	1 30*		9 15	2 »	» »
Liége	3 50	8 »	12 5	5 »	» »
Malines	6 35	11 5	2 55	8 10	» »
Bruxelles. . . Arr	7 5	11 35	3 25	8 40	» »
		soir.	soir.	soir	
Bruxelles. . . Dép.	8 »	1 15	6 30		
Paris. . . Arr.	5 »	10 45	5 30		
	soir	soir.	mat		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de Paris pour St-Denis et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains, place aux Gueldres ; place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage.

Nos d. trains	31 mat.	7 mat	31 mat	37 mat.	39 mat.	41 soir.	43 soir.	47 soir.	49 soir	51 soir.	53 soir.	55 soir	57 soir.	21 soir.	1 soir.
Paris. . . D.	7 »	8 15	8 21	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 »	5 30	6 30	7 25	8 30	11 »
Saint-Denis	7 10	*	8 44	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 42	8 41	11 11
Enghien. . .		8 30		10 51					4 51		5 51			8 51	11 21
Pontoise A.		9 8		11 25					5 26		6 25			9 25	11 53

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS

STATIONS.	Mixte	Avant Midi Omn.	Avant Midi Direct	Après Midi Omn	Étampes	Omn	Malles Tours	Malles [illegible]
Paris . . . Départs.		8 »	9 45	1 15	3 45	5 45	7 15	7 40
Étampes		9 50	10 35	4 41	5 30	7 44	8 29	9 1
Orléans . . . Arrivées.		12 »	11 45	6 15		9 42	10 15	10 40
Orléans . . . Départs.	6 35	12 40		5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10 53	
Vierzon	9 22	2 43		7 30			12 54	
Bourges	10 30	3 »		9 »			1 35	
Nérondes	11 41	4 25		10 3			2 27	
Nevers . . . Arrivées.	12 45	5 44		10 55			3 15	
Vierzon . . . Départs	9 35	2 54		»			1	1
Châteauroux . . . Arrivées.	12 »	4 40		»			2	2
	Mat.	Soir.	Soir	Dép. de Corbeil	M.	Matin	Soir	Soir
Départs de **Paris** pour **Corbeil**	8 30	5 5	8 45		7 55	11 5	3 45	9 15

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. 40, 11 h. 55 matin, 5 h., 12 h. soir.
— de **Vierzon** pour **Paris** : 9 h. 13 matin, 2 h. 22, 9 h. 30 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi Mixte.	Omn.	Omn.	Direct	Après Midi Omn.	Omn.	Direct
Paris . . . Départ.	»	»	8 »	9 45	1 15	5 45	7 15
Orléans . . . Arriv.	»	»	12 »	12 10	5 15	9 45	10 15
Orléans . . . Départ.	»	6 45	midi 20		5 30	10 31	
Blois	»	8 41	2 3		7 25	12 4	
Tours . . . Arr.	»	10 46	3 25		9 25	1 25	
Tours . . . Départ	6 45		3 50			1 55	
Chatellerault	8 24		6 »		»	3 41	
Poitiers . . . Arr.	9 21		7 12		»	4 31	

Départs de **Poitiers** : 4 h. 55, 10 h. » matin ; 5 h. soir.
— de **Tours** : 7 h. 45 matin ; 4 h. 56, 8 h. 48 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi Mixte.	Omn.	Direct	Après Midi Omn.	Malles
Paris . . . Dép.	»	8 »	9 45	5 45	7 45
Orléans . . . Dép.	»	10 30		10 30	
Tours . . . Arr.	»	2 25		1 25	
Tours . . . Dép	6 30	3 40		1 45	
Saumur	8 45	5 11		3 19	
Angers . . . Arr.	10 25	6 28		4 29	
Nantes	1 »	8 40		6 40	

Départs de **Nantes** : 6 h. 15, 8 h. 35 matin ; 3 h. 25 soir.
— de **Tours** : 4 h. 08 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS.	Av. Midi Omn.	Exp.	Omn.	[illegible]	Après Midi Exp.	Omn.	Omn.	Omn.	Exp.	Post.
Paris. . D	8 25	9 25	midi.	»	»	»	4 15	7 25	9 25	11 »
Maisons.	8 51	» »	12 29	»	»	»	4 51	7 51	»	»
Poissy	9 13	» »	12 46	»	»	»	5 13	8 11	»	»
Mantes	10 20	—	1 30	»	»	»	6 15	9 7	»	»
Vernon	11 12	10 30	2 34	»	»	»	7 »	9 50	»	
Rouen. A	12 35	12 »	4 15	»	»	»	8 25	11 20	2 15	2 3[illegible]
Rouen D	1 »	12 15	6 30	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot	2 15	1 0	5 55	»	»	»	»	»	»	
Havre . A	3 31	2 »	7 05	»	»	»	»	»	6 5	
Rouen D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	3 30	
Dieppe. A.	»	2 15	7 15	»	»	»	»	»	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes	Poissy seul	
mat.	mat.	mat.
11 »	7 »	10 »
11 35	7 29	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour matin	Retour soir	soir
6 45	5 15	5 20

Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre
7 15	6 »
10 25	9 30

Départs du **Havre** pour **Paris** — 7 h., 10 h. 45 matin, — 4 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris** — 7 h. 10 h. 30, matin. — 5 h. 40, 9 h. 45, soir.
— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 45, 10 h. 35 mat.. — 1 h. 25, 6 h., 8 45 soir, minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 9 15 mat., — 1 h. 15, 3 h. 30, 8 30, 9 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

Dist	STATIONS	Avant Midi Mixte 1.	Omn. 3	Omn. 5	Omn. 7	Direct 11	Après Midi Omn. 17.	Omn. 21	Direct 25.
kil.	Paris	»	»	»	6 45	9 30	1 »	3 30	7 30
25	Lagny	»	»	»	7 4	10 0	1 49	6 19	8 0[illegible]
45	Meaux	»	»	»	8 46	10 27	2 10	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	»	»	»	9 41	10 51	2 56	7 30	8 5[illegible]
142	Epernay	»	»	»	11 »	12 41	5 15	9 45	10 4[illegible]
172	Châlons	»	»	4 45	11 50	1 17	5 05	10 30	11 4[illegible]
205	Vitry-le-François	»	»	5 36	2 30	1 45	6 55	»	12 [illegible]
254	Bar-le-Duc	»	»	6 35	3 0[illegible]	2 20	8 10	»	1 [illegible]
291	Commercy	»	»	7 53	3 45	3 45	9 15	»	2 [illegible]
352	Nancy	»	5 30	8 15	5 25	5 15	11 10	»	3 [illegible]
382	Lunéville	»	6 32	10 4	6 39	5 45	»	»	4 [illegible]
436	Sarrebourg	»	8 [illegible]	12 10	8 09	7 31	»	»	5 [illegible]
468	Saverne	5 45	8 50	1 40	8 50	8 18	»	»	7 [illegible]
504	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	9 12	»	»	8 [illegible]

Départs de **Strasbourg** 3 h. 45, 10 h. 25 matin, 5 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 20 matin ; 12 h. 44, 3 h. 14 soir.
— **Lunéville** 9 h. 25 matin ; 4 h. 30, 7 h. 45 soir.
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin, 2 h. 26, 8 h. 17 soir.
— **Commercy** 8 h. 09 matin, 12 h. 36, 4 h. 51, 9 h. 43 soir.
— **Bar-le-Duc** 9 h. 04 matin ; 1 h. 9, 4 h. 53, 10 h. 53 soir.
— **Vitry-le-François** 10 37 matin, 2 h. 37, 5 h. 52, 11 h. 53 soir.
— **Châlons** 12 h. 13, 5 h. 11 h. 24 matin, 3 h. 46, 6 h. 36, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h. 12 h. matin, 3 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 25, 8 h. 15, 9 h. 40 soir (9 h. 30) les dimanches et jours de fête seulement.

Arrivée à **Paris** : 4 h. 30, 8 h. 25, 9 h. 15 matin ; 4 h. 40, 8 h. 30, 9 h. 5 soir.
Note. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures de 1re, 2e et 3e classe.

LIGNE DE FORBACH.

Dist	STATIONS	Avant midi 31	33	35.	Après-midi 37	39
»	Nancy	3 20	6 30	11 »	3 10	8 30
344	Frouard	3 25	6 45	11 15	3 27	8 4[illegible]
361	Pont-à-Mousson	4 05	7 20	11 55	4 05	9 0[illegible]
391	Metz	4 55	»	12 51	7 06	10 0[illegible]
442	Forbach	6 55	»	2 45	9 50	»

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h. 11 h. mat., 4 h. 20 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 10, 5 h. 05 matin ; 12 h. 41, 3 h. 6 h. 31 soir.
— **Pont-à-Mousson** pour **Nancy** 5 h. 51, 8 h. 27 matin ; 1 h. 1?, 3 h. 10, 7 h. 49 soir.
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 27, 9 h. 04 matin, 2 h. 36, 4 h. 28, 8 h. 16 soir.
Arrivée **Nancy** 6 h. 40, 9 h. 20 matin ; 2 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 35 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist	STATIONS.	Av. Midi 1.	3.	Après Midi 5.	7.	9.
kilom.	Paris	»	9 5	2 5	8 30	»
79	Montereau.	5 »	11 34	5 43	10 55	»
102	Les Ormes	6 0	12 15	6 27	11 30	»
124	Nogent	7 4	12 46	7 20	12 6	»
143	Pont-sur-Seine	7 24	1 4	7 42	12 20	»
142	Romilly	8 5	1 20	8 6	12 40	»
155	Mesgrigny	8 42	1 50	8 31	12 30	»
179	Troyes	9 47	2 14	9 16	1 24	»

Départs de **Troyes** pour **Paris** : 6 h. 30, 11 45 matin, 1 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** pour **Paris** : 3 h. 24, 10 37 matin ; 2 h. 35, 9 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1 8 30 matin.
N° 2. 11 30
N° 4 4 20 soir.
N° 5 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2 6 45 matin
N° 3. 9 15
N° 4 1 45 soir
N° 5. 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE.
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 8 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, d'heure en heure, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.
Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, d'heure en heure, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.
OMNIBUS GRATIS
Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'École, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 6, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 2 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 29 janvier 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 janvier, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale, prévue par les art. 4 et 5 des statuts, aura lieu le samedi, 15 janvier prochain, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les Actionnaires, porteurs de vingt actions, au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoir, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 15 décembre 1852 au 7 janvier 1853, de 10 heures à 3 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration,
COMTE P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Les administrateurs du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations de la Compagnie que, pour accélérer le paiement du dividende d'intérêt de 16 fr. par action, et l'intérêt de 7 fr. 50 c. par obligation, échus le 3 janvier prochain, ils peuvent effectuer d'avance le dépôt de leurs bordereaux ou de leurs coupons ; ce dépôt est reçu dès à présent à la caisse de la compagnie, à l'embarcadère, place Roubaix.

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANCON.

4e appel de 50 francs par action.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, au conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un 4e appel de 50 fr. par action pour l'époque du 1er janvier 1853, sous déduction de 2 fr. pour intérêts sur les versements antérieurs, soit net à verser 48 fr. par action.

L'intérêt à 5 p. 0/0 sera dû et exigé à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 1er au 20 janvier 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, n° 66.

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72.

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Paiement des intérêts des Obligations 3 0/0.

MM. les porteurs des obligations *trois pour cent* de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le paiement du semestre échu le 31 décembre 1852, soit 7 fr. 50 par obligation, aura lieu à partir du 3 janvier 1853 :

A Paris, rue Taitbout, 48, de 10 heures à 2 h.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le directeur du CRÉDIT FONCIER DE FRANCE (précédemment BANQUE FONCIÈRE DE PARIS) a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, par décision du Conseil d'administration, ils sont admis à souscrire AU PAIR les trente mille actions nouvelles de 500 fr. chacune, réservées (aux termes de l'art. 10 des statuts) aux porteurs des actions antérieurement émises, dans la proportion des titres par eux possédés.

En conséquence, tout porteur de deux actions de la BANQUE FONCIÈRE DE PARIS (maintenant CRÉDIT FONCIER DE FRANCE) est admis à souscrire AU PAIR TROIS ACTIONS NOUVELLES. Le porteur d'UNE ACTION n'a droit de souscrire qu'à *une action* nouvelle, car il n'est pas délivré de fractions de titres. Les personnes qui possèdent un nombre impair d'actions peuvent se réunir pour exercer le droit qui leur est attribué.

Un premier versement de 100 fr. par action nouvelle est exigible au moment de la souscription ; il est constaté par un *récépissé* non négociable.

Le Conseil d'administration a décidé que MM. les actionnaires pourraient compléter immédiatement les 250 francs nécessaires pour rendre les *actions nouvelles négociables.*

Ceux qui n'useront pas de cette faculté devront effectuer le second versement de 150 fr. au plus tard le 15 avril prochain, et ils tiendront compte à la Société de l'intérêt de cette somme, à raison de 4 0/0 l'an, depuis le 12 janvier jusqu'au jour du versement, qui ne peut être postérieur au 15 avril, délai de rigueur pour le paiement des 150 fr.

Les souscriptions seront reçues sur la présentation des titres et devront être réalisées au plus tard le 11 janvier. Ce délai expiré, le bénéfice des dispositions de l'art. 10 des statuts ne pourra plus être réclamé par les actionnaires.

La souscription pour les actionnaires de la BANQUE FONCIÈRE DE PARIS (CRÉDIT FONCIER DE FRANCE) est ouverte au siége de la Société, rue des Trois Frères, 5, de dix heures à deux heures.

L'administration ne pourra répondre à aucune demande qui lui serait adressée sans la production des titres d'actions donnant droit à la souscription dans la proportion ci-dessus déterminée.

Ainsi donc, tout porteur de DEUX ACTIONS de la *Banque foncière de Paris* (*Crédit foncier de France*) a droit de souscrire, jusqu'au 11 janvier 1853, TROIS ACTIONS NOUVELLES AU PAIR.

De cette manière, tout porteur de DEUX ACTIONS actuelles de la *Banque foncière de Paris* aura, après la souscription des TROIS ACTIONS NOUVELLES, CINQ ACTIONS DU CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, du 7 janvier courant au 17 du même mois, il sera accordé à tous les porteurs d'actions de la société générale du Crédit mobilier, sur la production de leurs titres, *deux actions* au pair de la troisième émission, sur la présentation de cinq actions de la première ou de la seconde.

Les souscriptions seront reçues, place Vendôme, 22, à partir du 7 janvier, de 10 heures à 2 heures. Le versement de 250 fr. par action aura lieu au moment de la souscription.

Aucune personne autre que les porteurs d'actions n'a la faculté de souscrire.

Il ne sera pas répondu aux demandes d'actions qui ne seraient pas appuyées de la possession de titres antérieurement émis, non plus qu'à toutes demandes excédant la proportion ci-dessus indiquée.

Il ne sera reçu aucune demande de fraction d'action, conformément à l'art. 12 des statuts; ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas un nombre d'actions suffisant pour en obtenir au moins une dans la nouvelle émission, peuvent se réunir pour exercer leurs droits.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

EMPRUNTS CONVERTIS.

Liste par ordre numérique des Obligations nouvelles remboursables le 1er février 1853, *par suite du tirage fait en séance publique, le 23 décembre* 1852, *au siége social, à Paris, rue de la Victoire*, 44

1re SÉRIE. 13 obligations.	2me SÉRIE. 13 obligations.	3me SÉRIE. non encore émise. 13 obligations.
440	6 393	12.658
688	6,395	13,129
1,580	6,449	13,420
2,544	7,094	13 664
3,625	7,861	14,586
3 887	8,654	15,266
4.341	9,006	15,485
4,642	9,146	16,239
4,676	9,558	16,399
5,346	10,064	16,442
5.399	11,376	16,544
5,425	11,540	17,688
5,538	11,792	17,775

MINES D'OR D'AUSTRALIE, Société des terrains et mines aurifères d'ADÉLAÏDE.

Capital, fr. 3,750,000 (liv. st. 150,000), en 75,000 actions de fr. 50 (liv. st. 2) chaque.

Société en commandite sous la raison sociale : *Stewart et Cie.*

Conseil d'administration.

MM. Fréd. J. Beck, d'Australie, président de la Compagnie de Burra-Burra ;
Charles Beck, de Londres, ex-président, id ;
J. B Graham, id., ex-vice-présid., id. ;
John Hallett, d'Adelaide ;
P. Monteaux, de Paris ;
Richard Hallett, de Londres ;
Ed. Aimé, de Paris ;
George K Hurley, de Londres ;
Ambroise Moore, id.

Banquiers à Londres :

MM. Mastermann, Peters et Ce ;
N. Monteaux et fils.

Les demandes d'actions seront reçues jusqu'à dimanche 9 janvier, à midi, chez MM. N. Monteaux et fils, au Palais-Royal, où l'on peut se procurer des prospectus.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'Obligations de l'emprunt contracté le 1er octobre 1848, sont prévenus que les cinq Obligations portant les numéros 2,703, 2,725, 2 757, 2,765 et 2 777 désignées par le sort au tirage du 31 décembre 1852, seront remboursées, à raison de fr. 1,250 chacune, à partir du 3 janvier 1853, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11.

Par ordre du Conseil :

Le chef de l'Exploitation,
C. DE LAPEYRIÈRE.

AVIS. Les gérants des houillères, fonderies et forges de Bouquiès et de Fumel ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Société que, conformément à l'art 24 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires aura lieu le lundi 31 janvier, à deux heures après midi, au siége de la Société, rue de Grammont, 21.

P. S. Pour être admis à faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de dix actions.

MINES DE TENEZ.

Suivant acte passé devant Me Potier et son collègue, notaires à Paris, le vingt-deux décembre mil huit cent cinquante-deux, enregistré,

M. Louis-Marie-Henry Fleury, ancien secrétaire général de l'agriculture et du commerce, agissant en qualité de gérant de la société en commandite des mines de Tenez (concession de Loued-Allelah), Algérie,

A déposé pour minute audit Potier, notamment :

1° Une copie enregistrée d'une délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite société des mines de Tenez (concession de Loued-Allelah) tenue au siége de ladite société, à Marseille, rue de Paradis, 51, le 18 novembre 1852, par laquelle l'assemblée a approuvé, ratifié et adopté en son entier l'acte passé devant Me Potier et son collègue, notaires à Paris, le 29 octobre dernier, ledit acte ayant pour effet spécialement de porter à trois millions le capital originaire de 1,200,000 fr., de transférer de Marseille à Paris le siége social, enfin de conférer le titre et les fonctions à mondit sieur Fleury.

2° Et une lettre missive adressée à M. le gérant de ladite société par MM. Charles Devaux et Ce, banquiers à Londres, à la date du 21 décembre 1852, par laquelle ils lui déclarent que la négociation des 1,200,000 fr. faisant partie du nouveau capital social de la compagnie des mines de Tenez est complétée et par conséquent définitive.

Par le même acte, M. Fleury a déclaré :

Qu'au moyen de l'accomplissement régulier, en temps et lieu, des conditions et formalités imposées par l'acte passé devant Me Potier et son collègue, le 29 octobre 1852, ainsi qu'il résultait des pièces déposées par lui, la société des mines de Tenez, (concession de Loued-Allelah), Algérie, se trouve définitivement constituée à partir dudit jour 22 décembre 1852.

Il résulte du même acte que, par suite des élections et nominations qui ont eu régulièrement lieu, le conseil de surveillance se compose de MM. le vicomte de Chabrol de Chaméane, de la maison Leroy de Chabrol et Ce de Paris, président;

Alexandre Devaux, de la maison C. Devaux et Ce de Londres;

Ed. Aimé, banquier à Paris.

Le comte Louis de Kergorlay, ancien officier d'artillerie, à Paris;

Ernest Barry, ancien administrateur des mines de la Grand Combe, négociant à Marseille;

Ch. Desages, ancien négociant (l'un des concessionnaires) à Marseille;

Léon Gay, de la maison Gay de Ganval, banquier à Marseille.

CONSEIL JUDICIAIRE DE LA COMPAGNIE

M. Bosviel, avocat à la cour de cassation et au conseil d'État.

INGÉNIEUR CONSULTANT.

M. Amédée Burat, ingénieur, professeur d'exploitation des mines à l'École centrale.

Le siége social est à Paris, 8, rue de Provence.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A CETTE. Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1844 que, par suite d'une convention qu'il a passée avec la majorité des porteurs de ces obligations de l'emprunt de 1844, qui consiste encore en 940 obligations portant 50 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er septembre 1852, remboursables à 1,250 fr. par tirages annuels jusqu'en 1899, ces obligations seront échangées contre des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant 15 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er juillet 1852, garanti par l'État pendant cinquante ans, remboursables à 500 fr. en quatre vingt-dix-neuf ans, dans la proportion de 9 1/2 obligations de Lyon à la Méditerranée contre 3 obligations de Montpellier à Cette.

MM. les porteurs des obligations dudit emprunt de la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette sont invités à présenter leurs obligations, dans le plus bref délai, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour opérer cet échange.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A CETTE. Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des emprunts de 1848 et 1851 que, par suite d'une convention passée avec la majorité des porteurs desdites obligations des emprunts de 1848 et 1851, qui consistent encore en 2,381 obligations, portant 12 fr. 50 c. d'intérêt annuel, jouissance du 1er décembre 1852, remboursables à 250 fr., en quatre vingt-quinze et quatre-vingt-dix-huit ans, par tirages annuels, ces obligations seront échangées contre des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant 15 fr. d'intérêt annuel, jouissance du 1er juillet 1852, garanti pendant cinquante ans par l'État, remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans, dans la proportion de 3 obligations de Lyon à la Méditerranée contre 4 obligations de Montpellier à Cette.

MM. les porteurs des obligations desdits emprunts de la Compagnie du chemin de fer de Montpellier à Cette sont invités à présenter leurs obligations, avant le 15 janvier prochain, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour opérer cet échange.

Passé ce délai, ces obligations seront remboursées au pair.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTPELLIER A CETTE. Le conseil d'administration du chemin de fer de Montpellier à Cette a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il a cru devoir, dans leur intérêt, faire une convention avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon pour l'échange des obligations 4 pour 100 remboursables à 500 fr., stipulées pour prix de cession de leur chemin, contre des obligations 3 pour 100 remboursables à 500 fr. Les conditions de cet échange seront communiquées au siége de la Compagnie à toute personne qui justifiera de sa qualité d'actionnaire.

Par suite de l'autorisation accordée par l'assemblée générale extraordinaire du 27 juillet 1852, le conseil d'administration a décidé une répartition de 2 obligations de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, portant chacune 15 fr. d'intérêt annuel, garanti par l'État pendant cinquante ans, remboursables par tirages annuels à 500 fr. en quatre-vingt-dix neuf ans, jouissance du 1er juillet 1852, contre 1 action du chemin de Montpellier à Cette.

En conséquence, MM. les actionnaires sont invités à présenter leurs actions, dans le plus bref délai, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 2, de dix heures à une heure, pour recevoir lesdites obligations.

Les actions sont annulées et remplacées par des bons de liquidation, qui donneront droit à toucher les répartitions ultérieures auxquelles la liquidation définitive pourra donner lieu.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 11 décembre, le Sous-Comptoir fait des avances sur les actions de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Le Secrétaire du Conseil,
Hippolyte PROTAIS.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 2 novembre, le sous-comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres des compagnies de PARIS A CAEN ET A CHERBOURG ET DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Secrétaire du Conseil d'administration.
PROTAIS.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 19 novembre, le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon.

Le secrétaire du Conseil d'administration,
HIPP. PROTAIS.

VIEILLE MONTAGNE Avis, MM. les actionnaires de la Société de la Vieille-Montagne, sont prévenus que les intérêts de leurs actions pour 1852 (soit 8 fr. par cinquième d'action) seront payables à dater du 10 janvier 1853, à bureau ouvert, soit au siége de la société à Liége, soit à Paris rue Richer, 19, soit à la banque de Belgique à Bruxelles, à leur choix, sur la présentation des coupons.

Le dividende de bénéfices pour 1852 sera ultérieurement fixé.

Par ordre du Conseil d'administration,

Les deux directeurs,
SAINT-PAUL DE SINCAY,
A. GUYNEMER, FILS.

MINES D'ASPHALTE DE BASTENNES. M. Ledoux, gérant de la Société des mines d'asphalte de Bastennes, prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations, qu'à partir du 5 janvier ils peuvent se présenter au siége de la Société, rue du faubourg Poissonnière, 68, pour recevoir les intérêts du 2e semestre de l'année 1852.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La lutte qui s'était engagée depuis quinze jours sur la rente s'est terminée par une baisse décisive en liquidation, et le mouvement rétrograde a fait encore de nouveaux progrès depuis les premiers jours de janvier. Un petit groupe de spéculateurs qui avaient opéré avec audace dans le sens de la baisse se réjouit sans cesse du succès de leurs efforts, mais il suffit d'entrer un moment à la Bourse pour reconnaître le triste effet produit par la dépréciation de toutes les valeurs. La baisse satisfait quelques spéculateurs isolés, aux dépens de tous ceux qui sont détenteurs sérieux de valeurs. Hâtons-nous pourtant de constater que la baisse ne peut s'attribuer qu'à un embarras momentané dans la situation de la place. Quelques personnes avaient supposé que le délai des cours du Nord dans la reconnaissance de l'empire français avaient intimidé les acheteurs et avaient déterminé la réaction des cours; mais ce qui prouve que ce motif était tout-à-fait étranger à la baisse, c'est que le *Moniteur* a publié hier la note relative à la présentation des lettres de créances par l'empereur de Russie, et que cette nouvelle qui mettait fin à toutes les incertitudes n'a pas empêché les cours de fléchir. Il y avait d'ailleurs plus de huit jours que l'on savait d'une manière certaine que la reconnaissance des puissances aurait lieu dans les premiers jours de janvier.

La véritable cause de la baisse est la rareté de l'argent au moment de la liquidation, et les exécutions auxquelles on a été obligé d'avoir recours ces jours-ci contre un grand nombre de clients qui ne pouvaient pas payer leurs différences ou qui étaient obligés de demander des délais. Dans ce cas les agents de change et les courtiers de la coulisse se hâtaient de revendre les rentes et les actions dont ils pouvaient être acheteurs au 31 ou au 15 janvier.

Les chemins de fer ont lutté continuellement contre l'influence rétrograde de la rente et ils n'ont été sérieusement entamés que depuis deux jours. On a détaché un coupon d'intérêt de 16 fr. sur le Nord, et de 8 75 sur Lyon, et l'on avait compté qu'ils exigeraient immédiatement leurs coupons; mais ils ont éprouvé une nouvelle baisse sensible. Le Nord, qui était à 880, a fléchi à 855, coupon détaché; et Lyon de 811 25 à 800, après la défalcation du coupon.

Les actions de l'Ouest ont éprouvé des variations qui ont besoin d'explications. Elles ont été négociées avec 65 et 75 fr. de déport, c'est-à-dire qu'elles se vendaient au comptant à 65 et à 75 au-dessus du cours du 15 janvier. Les porteurs de 5 actions ont droit, comme on le sait, à 2 actions nouvelles; mais la souscription sera fermée le 10 janvier, par conséquent ceux qui achètent au 15 n'y ont pas droit. Lorsque l'on achète des actions de l'Ouest au 15 à 675, il faut donc ajouter à ce prix la différence provenant des nouvelles actions auxquelles on n'a plus droit. Or, cette différence est de 70 fr. et correspond au cours de 745 pour ceux qui achètent au comptant.

La baisse de toutes les valeurs a arrêté la hausse qui avait commencé à se manifester sur les actions des lignes de la Normandie, à la nouvelle que la fusion était enfin décidée et que le projet allait être soumis à l'examen du conseil. Cependant ces lignes ont mieux résisté que toutes les autres au mouvement qui entraînait toutes les valeurs.

On a détaché cette semaine de nombreux coupons d'intérêts sur les obligations de chemins de fer, savoir: 7 50 sur les obligations 3 0/0 du Nord; 3 25 pour un 1/2 coupon sur les obligations 3 0/0 d'Orléans; 12 50 sur les obligations nouvelles de Saint-Germain, de Versailles, de l'Ouest, d'Orléans, de Rouen et de Montereau.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 décembre jusqu'à celle du 6 janvier.

La rente 3 0/0 a fléchi de 81 90 à 80 20 et elle est restée à 80 20 au comptant, et à 80 50 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 105 90 à 105 et elle a fermé à 105 20 au comptant, et à 105 30 à terme.

La Banque a fléchi de 2,850 à 2,845.

Les actions du Nord ont fléchi de 892 50 à 852 50 coupon détaché; elles ont fermé à 855.

Lyon a fléchi de 931 25 à 895, coupon détaché; il a fermé à 898 75.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 777 50 à 752 50.

L'Ouest a fléchi au comptant de 781 à 745 et est resté à terme à 670.

Orléans a fléchi de 1,035 à 1,002 50 et il a fermé à 1,002 50.

Rouen a monté de 990 à 1,000, il est resté à 985.

Le Havre a fléchi de 530 à 515, il est resté à 520.

Bâle a fléchi de 362 50 à 355.

Montereau a baissé de 310 à 300.

Cherbourg a fléchi de 635 à 620.

Bordeaux à Cette a baissé de 607 50 à 600.

Dieppe s'est tenu de 345 à 340.

Saint-Germain a fléchi de 1,425 à 1,400.

Versailles (r. g.) a varié de 348 75 à 350.

Gray a fléchi de 345 à 340,

Dijon de 560 à 550.

L'Ouest de la Suisse a varié de 255 à 250, et la Suisse centrale de 525 à 515.

Samedi. — Bourse fermée, à cause du jour de l'an.

Lundi. — La liquidation s'est faite dans de mauvaises conditions pour la rente. Les cours ont fléchi jusqu'au moment de la clôture, et les reports étaient en même temps fort élevés. Les chemins de fer étaient lourds, et l'on craignait que leur liquidation ne fût également difficile. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 81 15 à 80 80, et, en liquidation, de 81 25 à 80 65, avec 60 et 70 c. de report. Le 4 1/2 0/0 a varié de 105 50 à 105 30 au comptant. Le Nord a varié de 890 à 887 50; Strasbourg, de 812 50 à 810; Lyon, de 925 à 922 50; Orléans, de 1,030 à 1,027 50. Rouen a fait 990; le Havre, 535; Bâle, 360; Avignon, 776 25; Cherbourg, 630; Bordeaux à Cette, 602 50; Dieppe, 340; Saint-Germain, 1,425; Versailles (r. g.), 348 75. Les actions de la Banque se sont soutenues à 2,850; mais les actions du Crédit mobilier ont fléchi à 905; celles du Crédit foncier étaient bien tenues à 1,215.

Mardi. — La liquidation des chemins de fer a été un peu meilleure que celle de la rente; cependant les reports étaient tendus. La rente était encore en baisse; elle a reperdu une partie du report qui était coté pour la liquidation. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 80 80 à 80 75, et, à terme, de 81 45 à 81 35. Le 4 1/2 0/0 a varié de 105 40 à 105 30 au comptant, et de 105 85 à terme. La Banque a été cotée à 2,850. Les actions du Crédit mobilier ont fléchi à 890; le Crédit mobilier à 1,200; les obligations du Crédit mobilier, à 1,062 50. Le Nord a baissé de 1 25 à 886 25. Strasbourg a repris de 2 50 à 812 50; Lyon, de 2 50 à 925. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,025. Rouen s'est tenu à 990; le Havre, à 530; Bâle, à 360; Avignon, à 787 50; Montereau, à 300; Cherbourg, à 625; Bordeaux à Cette, à 605; Dieppe, à 340; Saint-Germain, à 1,420; Versailles (r. g.), à 348 75. L'Ouest a été coté, au 15 janvier, de 703 à 700.

Mercredi. — Continuation de la baisse sur toutes les valeurs; le mouvement a été provoqué principalement par les ventes forcées et les exécutions. Le 3 0/0 a fléchi depuis la veille de 35 c. au comptant à 80 75, et de 75 c. à terme à 80 60; le 4 1/2 0/0, de 30 c. au comptant à 103, et de 55 c. à terme à 105 30. La Banque s'est tenue à 2,855. Les actions du Crédit mobilier ont baissé de 90 à 800; le Crédit foncier, de 5 à 1,155; les obligations du Crédit foncier, de 7 50 à 1,055; le Nord, de 6 25 à 880; Strasbourg, de 7 50 à 805; Lyon, de 13 75 à 911 25; Avignon, de 7 50 à 760; l'Ouest, de 40 à 750 au comptant, et de 40 à 670 à terme; Orléans s'est tenu à 1,025. Rouen a monté de 2 50 à 992 50. Le Havre a fléchi de 10 à 520; Bordeaux à Cette, de 1 25 à 603 75; Cherbourg, de 2 50 à 622 50; Saint-Germain, de 10 à 1,410; La rive gauche de Versailles s'est tenue à 348 75.

Jeudi.—Les premiers cours étaient en hausse; mais cette amélioration n'a pas été de longue durée; toutes les valeurs ont éprouvé une nouvelle baisse rapide par suite de nombreuses exécutions. La rente 3 0/0 a varié de 80 70 à 80 20 au comptant, et de 81 25 à 80 50 à terme; le 4 1/2 0/0, de 105 60 à 105 20 au comptant, et de 105 80 à 105 30 à terme; la Banque, de 2,850 à 2,845; le Crédit mobilier, de 860 à 840; le Crédit foncier, de 1,190 à 1,170; les obligations du Crédit foncier, de 1,055 à 1,052 50; le Nord (coupon détaché du 16), de 870 à 857 50; Lyon (coupon détaché de 8 75), de 907 50 à 898 75; Strasbourg, de 815 à 805 50; Orléans, de 1,025 à 1,002 50; Rouen, de 992 50 à 985; le Havre, de 515 à repris à 520. Bâle a fait 355. L'Ouest a varié de 750 à 745 au comptant, et de 765 à 750 à terme. Avignon a fait 752 50; Cherbourg, 620; Dijon, 550; Bordeaux à Cette, 600; Saint-Germain, 1,400; Versailles (r. g.), 350; Dieppe, 340; Besançon, 550.

Vendredi. — La bourse a encore été fort mauvaise. Cependant la panique avait cessé à la clôture. Les derniers cours étaient même un peu mieux tenus. Il y avait beaucoup d'achats au comptant sur les actions de chemins de fer. Le 3 0/0 a varié de 79 50 à 79 80 au comptant, et de 79 80 à 80 50 à terme; le 4 1/2 0/0, de 105 à 104 90 au comptant et à terme; la Banque, de 2,840 à 2,845. Les actions du Crédit foncier ont fait 1,120; celles du Crédit mobilier, 830 à 825; le Nord, de 842 50 à 845; Strasbourg, de 795 à 785; Lyon, de 882 50; Avignon, de 725 à 735; Orléans, de 995 à 1020; Cherbourg, de 600 à 622 50; Bordeaux à Cette, de 595 à 590; Rouen, de 975 à 980; le Havre, de 505 à 510. Saint-Germain a fait 1,390; Bâle, 350; Montereau, 297 50; Dieppe, 335; Lyon, 540; Gray, 536 50.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	213*	99	100,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	187	99	72,000	500	tout.	24 fr. p. 6 m. (2)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	99	24,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	99	24,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	23	99	18,000	500	tout.	26 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	99	80,000	500	225	6 fr. 25 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
823	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 30 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
627	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	185	25	84,000	250	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
303	518	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,200	500	»	5 p. 100 (1)	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	150	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	300 fr. p. 1 an.	janv. 1838	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	625 fr. p. 1 an.	janv. 1852	nos (3) d'indust-tain.
»	»	22	80,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	730	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout	52	99	10,000	500	tout.	néant	»	Bordea. à La Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	16,000	1,000	tout.	89 fr. 40 par an.	janv. 1853	Naples à Castellamre
tout.	50	20	8,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris. Cours du 1er au 7 janvier 1853.

Noms	1 comp.	1 terme	3 comp.	3 terme.	4 comp.	4 terme.	5 comp.	5 terme	6 comp	6 terme.	7 comp.	7 terme.
Nord	»	»	887 50	890 »	883 25	887 50	880 »	881 25	857 50	855 »	857 50	850 »
Paris à Rouen	»	»	980 »	982 50	980 »	1000 »	982 50	985 »	985 »	980 »	980 »	980 »
Rouen au Havre	»	»	533 »	»	530 »	525 »	520 »	522 50	520 »	508 »	510 »	510 »
Dieppe et Fécamp	»	»	212 50	»	210 »	»	210 »	210 »	210 »	»	235 »	»
Caen et Cherbourg	»	»	630 »	630 »	625 »	628 75	623 50	627 50	620 »	622 50	622 50	622 50
St-Germain	»	»	1125 »	»	1120 »	»	1110 »	1110 »	1100 »	»	1100 »	1100 »
Versailles (r. g.)	»	»	343 75	»	348 75	»	375 75	»	350 »	»	»	»
Ouest	»	»	»	»	»	700 »	750 »	670 »	745 »	670 »	»	»
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cie d'Orléans	»	»	1027 50	1020 »	1025 »	1033 »	1025 »	1020 »	1002 50	1010 »	1020 »	1020 »
Paris à Strasbourg	»	»	910 »	907 50	913 20	920 »	905 »	902 50	902 50	900 »	785 »	792 50
Strasbourg à Bâle	»	»	360 »	»	360 »	365 »	360 »	355 »	355 »	350 »	350 »	347 50
Blesme à Gray	»	»	»	»	»	»	340 »	340 »	»	»	335 »	335 »
Paris à Lyon	»	»	925 50	926 25	925 »	925 »	911 25	912 50	898 75	900 »	892 50	890 »
Montereau à Troyes	»	»	»	302 50	300 »	»	302 50	300 »	300 »	»	297 50	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	»	»	»	630 »	»	»	»	330 »	330 »	310 »	310 »	310 »
St-Étienne à Lyon	»	»	5000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
nos (3) d'indust-tain.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	»	»	776 25	777 50	767 50	770 »	760 »	760 »	752 50	750 »	735 »	745 »
Chemins du Midi	»	»	632 50	600 »	603 »	603 »	602 75	600 »	600 »	602 50	590 »	585 »
Bordea. à La Teste	»	»	260 »	»	260 »	»	»	»	»	»	»	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	»	»	80 60	81 45	80 75	81 35	80 40	80 60	80 20	80 20	78 80	80 10
Rentes 4 1/2 0/0	»	»	105 30	105 90	105 30	105 85	100 »	105 30	100 20	105 30	104 90	104 90
Banque de France	»	»	2850 »	»	2850 »	»	2850 »	»	2845 »	»	2845 »	»
Crédit mobilier	»	»	905 »	»	890 »	»	800 »	»	840 »	»	825 »	»
Comptoir national	»	»	720 »	»	720 »	»	720 »	»	705 »	»	700 »	»
Banque foncière	»	»	1215 »	»	1200 »	»	1105 »	»	1170 »	»	1120 »	»
Do Obligations (Cert.)	»	»	1065 »	»	1062 50	»	1055 »	»	1052 50	»	1045 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 1er au 7 janvier 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	1	2	4	5	6	7
1851.	150,000	75 ans.	335	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	»	377 50	377 50	377 50	377 50	378 »
Do	50,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	1155 »	»	1155 »	1155 »	1155 »
1852.	60,000	28 —	325	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée	»	355 »	»	355 »	352 »	352 50
Do	3,300	29 —	1,000	1,250	25	uss. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	955 »	»	»	»
Do	50,300	99 —	500	550	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	»	372 50	»	372 50	372 50	372 50
1842.	11,451	42 —	1,125	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	1110 »	»	»	»	»
Do	6,301	42 —	1,200	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,405	50 —	1,010	1,250	25	»	Do Do	Ouest	»	1115 »	»	»	»	1115 »
1842.	7,212	81 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do	8,888	47 —	1,185	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	»	1120 »	1120 »	»	»
1848.	3,333	61 —	750	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1840	»	»	»	1125 »	1120 »	1130 »
1852.	130,000	92 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	»	371 25	370 »	372 50	372 50	371 25
1845.	8,857	78 —	1,000	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	225 »	»	»
1847.	4,968	66 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	1125 »	»	»	»	1105 »
1845.	15,000	78 —	1,000	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	»	1075 »	1075 »	1075 »	1077 50	»
1848	5,000	87 —	800	1,250	50	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	1520 »	»	1520 »
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	»	»	»	»	540 »
1841.	4,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 31 décembre au 6 janvier. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	31	1	3	4	5	6
Nord	890 » à 895 »	890 » à 893 »	880 » à 890 »	848 75 à 881 25	875 » à 887 50	868 75 à 862 50
Paris à Strasbourg	810 » à 820 »	830 » à 825 »	815 » à 820 »	800 » à 808 »	806 25 à 800 »	725 75 à 790 »
Cie d'Orléans	1000 » à 1025 »	1000 » à 1023 »	1000 » à 1025 »	875 » à 1025 »	975 » à 1030 »	250 » à 1000 »
Paris à Rouen	253 » à 915 »	873 » à 1001 »	270 » à 1000 »	875 » à 1000 »	875 » à 1000 »	250 » à 975 »
Rouen au Havre	525 » à 535 »	537 50 à 543 75	527 50 à 543 75	525 » à 537 50	525 » à 537 50	500 » à 518 50
Lyon	520 » à 535 »	225 » à 230 »	227 50 à 918 75	915 » à 912 50	925 » à 870 »	906 25 à 327 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demande.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	525 »	Montchanin.........charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	12 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1178	Azincourt..........charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	120	Sécurité.........mar.	5000	23 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	127 50	Seyssel (français).....Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	80 »	Sauvegarde.......mar.	5000	10/0 b.
Sambre à l'Oise.......canal.	1000	825	Do (anglais).......Asph.	100	»	— — 2e série	100	48 »	Chambre d'assur...mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes...........Asph.	1000	400	— de Besançon	430	325 »	Vigie.............mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée.......canal.	5000	8500	Monceaux-sur-Sambre Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	230 »	Océan.............mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne...........canal.	1000	1034	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	3750 »	— de Versailles	300	525	Nationale.........Inc.	5000	134 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1208	Maubeuge (Nord)..... Forg.	1/0 000	300	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale..........Inc.	5000	170 0/0 b.
Tenez.............(cuivre).	100	122 50	Alais.............Forg.	3000	1730	Messageries Nationales.	10000	40000	Union.............Inc.	5000	38 0/0 b.
Nouvelle-Montagne... (zinc).	1000	530 »	Usine de z nc. act. N. liber.	500	590	— Caillard	1000	885	France............Inc.	5000	28 0/0 b.
Prusse Rhénane......(zinc).	375	800	— act. liber	500	555	Gondoles parisiennes	80	172 50	Phénix............Inc.	1000	5400 »
Stolberg...........(zinc).	750	878	Valentin-Coq.......Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2100	Providence........Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)....cuivre.	100	85	Sté. Cail et Ce....... Usine.	1000	1475	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine...........Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy...............charb.	1000	1250	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	200 »	Favorites.....Omnibus.	500	1000	Confiance.........Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe.........charb.	1000	1800	Télégraphe sous-marin	25	30 ex-d.	Hirondelles ...Omnibus.	1000	250	Soleil............Inc.	5000	52 0/0 b.
Chazotte............charb.	1/2500	400	Gaz anglais... (Paris)	2500	6900 »	Orléanaises...Omnibus.	1000	760	Nationale.........Vie.	3000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	»	— français... (Dito)	500	1215 »	Tricycles.....Omnibus.	500	460	Générale..........Vie.	7500	58 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)....charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén.. Pet. V.	500	830 »	Union.............Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire .....charb.	1/5000	695 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4200 »	Deslrées......Pet. voit.	300	310 »	Glaces d'Oignies.. Belg.	1000	1820 »
Grand'Combe.........charb.			— de Belleville libérée	500	1130 »	Lutéciennes...Pet. voit.	300	335 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flénu.......charb.	1000	155	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides.....Pet. voit.	500	332 50	Docks	250	230
Long-perdu...........charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	830 »	Générale ....Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	555
Épinac..............charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	772	Lloyd français ...mar.	5000	40 0/0 b.	Cohin (Frevent)	500	622 50
Haute-Loire..........charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	200	1000	Union des ports...mar.	5000	61/2 0/0 b	Pal. de Cristal	100	110

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS,

N° 610. 12e ANNÉE. — N° 3. SAMEDI 15 JANVIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois	un an
Paris...........	12 f.	22 f.
Départements....	13 »	24 »
Étranger........	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lovsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



SOMMAIRE.

Du cours de la rente et des actions de chemins de fer.

A la bourse du 13 courant le cours de la rente et des actions de chemins de fer a subi une dépréciation qui a vivement impressionné les esprits. Nous ne comprenons pas que les prix atteints par la rente et les actions de chemins de fer ce jour-là aient produit une si vive préocupation; depuis deux mois l'affaiblissement des valeurs est un thème que chacun commente à sa façon. Les uns attribuent la baisse qui dure depuis le 8 novembre dernier à la mesure prise par les agents de change d'après laquelle les clients doivent fournir une couverture de 150 fr. par action; les autres, à l'exagération du prix que les valeurs avaient atteinte, exagération qui, d'après eux, ne pouvait se maintenir.

Si, comme nous le pensons, la mesure prise par les agents de change a en effet contribué en partie à la baisse qui se continue depuis deux mois, il est juste de convenir que la hausse considérable et *précipitée* qui a eu lieu du 2 octobre au 8 novembre a plus particulièrement contribué à produire une réaction en baisse. Cependant, il faut reconnaître que la rente et les actions de chemin de fer n'ont jamais atteint un cours trop élevé, relativement à leur valeur effective.

Pour apprécier sagement la situation de la place et donner au mouvement qui a eu lieu depuis deux mois, sa signification véritable, il suffit de mettre en regard le cours actuel des différentes valeurs avec le prix où elles étaient le 2 octobre 1852.

Cours des rentes et actions de chemins de fer le 2 octobre 1852.		Cours des rentes et actions de chemins de fer le 8 novembre 1852.		Cours des rentes et actions de chemins de fer le 14 janvier 1853.	
3 0/0...	78 30	3 0/0...	86	3 0/0...	80 15
4 1/2 0/0	104	4 1/2...	108	4 1/2...	105 20
Nord....	735	Nord....	930	Nord....	850
Orléans.	930	Orléans.	1160	Orléans.	1000
Rouen..	895	Rouen..	1080	Rouen..	985
Havre..	415	Havre..	585	Havre..	505
Lyon....	850	Lyon....	1045	Lyon....	887 50
Avignon	640	Avignon	835	Avignon	730
Strasb..	770	Strasb..	917 50	Strasb..	780

Il résulte de la comparaison des cours entre le 2 octobre et le 8 novembre, c'est-à-dire dans un intervalle d'environ un mois, que la hausse de la rente et des actions de chemins de fer a été de plus de 10 0/0 sur le 3 0/0, de 4 0/0 sur le 4 1/2 et en moyenne de 20 à 30 0/0 sur les actions de chemins de fer. Si l'on considère qu'une hausse si considérable se produisait après un mouvement qui avait déjà élevé la rente 3 0/0 de 56 à 78 fr., la rente 4 1/2 0/0 de 80 fr. à 104, et les actions de chemin de fer dans une proportion de plus de cent pour cent, on comprendra qu'une baisse était probable. Au reste, qu'elle ait été déterminée par la mesure prise par les agents de change, ou par la réaction naturelle que produit un mouvement trop rapide, elle n'a aucune signification qui puisse donner aux détenteurs sérieux l'ombre d'une préoccupation.

Il ne faut pas, du reste, exagérer la portée de cette réaction puisqu'elle peut être raisonnablement appréciée en comparant les cours de la rente et des chemins de fer le 2 octobre avec les prix du 14 janvier; voici en effet ce qui ressort de cette comparaison.

La rente 3 0/0 a eu un coupon de 1 50 détaché le 7 décembre ; or, le 2 octobre, il y avait déjà 1 fr. acquis sur ce coupon; dès lors, le prix coté, qui était de 78 30, ne représentait effectivement que 77 30. Il était, le 14 janvier à 80 15; il n'y avait qu'un mois d'acquis sur le coupon, soit 25 c ; par conséquent, le prix véritable est de 79 90 ; c'est une hausse d'environ 4 0/0 sur le cours du 2 octobre.

Le 4 1/2 0/0 était le 2 octobre à 104 fr.; il est actuellement à 105 20.

Sur le Nord il y a comparativement au cours du 2 octobre une hausse de 115 fr., sans compter le coupon de 16 fr. qui a été détaché le 5 janvier.

Sur les actions d'Orléans la hausse est de 70 fr., sans compter le coupon de 17 50 qui a été détaché le 20 octobre.

Sur le Rouen la hausse est de 90 fr.
Sur le Havre, la hausse est de 90 fr.
Sur le Lyon, la hausse est de 37 50
Sur l'Avignon, la hausse est de 90 fr.
Sur le Strasbourg, la hausse est de 10 fr.

Or, nous le demandons à tous les esprits sérieux et désintéressés, qu'y a-t-il d'inquiétant dans une situation semblable? Pourquoi ne pas reconnaître dans l'affaiblissement des cours une conséquence naturelle, légitime, d'une hausse qui, sans être disproportionnée avec la valeur effective des effets, a été trop rapide pour se maintenir. Il ne faut pas oublier que, si la confiance élève les prix des valeurs, il faut que les capitaux suivent en quantité suffisante cette confiance, pour que les prix se soutiennent. Or, dans la circonstance, l'argent n'a pas suivi en quantité suffisante le mouvement imprimé aux fonds publics et actions des chemins de fer; il en est résulté un encombrement sur le marché qui cependant n'a pas été assez considérable pour faire rétrograder les valeurs aux prix où elles étaient le 2 octobre, malgré les efforts de toute nature qui ont été faits pour écraser les cours.

D'après ce qui précède, il est permis d'es-

pérer que, si nul événement politique ne vient embarrasser la situation, une reprise sensible aura lieu prochainement, par suite de l'amélioration générale des revenus publics et de l'accroissement continu des recettes sur les chemins de fer.

J. Mirès.

Réunion des Compagnies de chemins de fer.

La réunion s'est, dans sa seconde séance, occupée de deux questions importantes : la négociation à terme des obligations de chemins de fer et l'établissement d'un service commun de factage.

Les obligations de chemins de fer déjà émises représentent, au prix d'émission seulement, un chiffre de 300 millions. On peut calculer que le nombre de ces valeurs, actuellement en circulation, sera prochainement doublé pour l'exécution des lignes déjà concédées. Si le réseau des chemins de fer se complète par les lignes secondaires, ces valeurs formeront, dans un avenir donné, un capital de un milliard.

Dans le principe, les obligations de chemins de fer ont été négociées au pair à des capitalistes qui voulaient avoir un revenu assuré, et ne courir d'autre chance que celle de la date du remboursement de l'obligation et de la prime qui y est attachée.

Dans la situation difficile où les Compagnies de chemins de fer se sont trouvées engagées après la révolution de février, des emprunts ont été faits par les Compagnies d'Orléans, de Rouen et du Havre à des conditions tellement avantageuses pour les prêteurs, qu'elles ont tenté tout à la fois les capitalistes et les spéculateurs, et l'émission de ces titres a été facilitée en outre par cette circonstance que la création de ces obligations n'étai, à vrai dire, que la consolidation d'une dette flottante, et que les porteurs des effets à courte échéance des Compagnies en opéraient volontiers la conversion en obligations à long terme.

Ce n'est qu'à partir du commencement de l'année dernière que les Compagnies de chemin de fer sont entrées largement dans le système des emprunts.

Auparavant, elles n'empruntaient qu'en raison de l'insuffisance du capital; aujourd'hui, elles partagent leur capital en actions et en obligations, et elles augmentent le revenu des actions de la différence qui existe entre l'intérêt fixe à payer aux obligations et le produit net de l'exploitation du chemin de fer. Ce système n'est avantageux qu'à deux conditions : la première, que le chemin de fer soit assuré d'un produit considérable, et la seconde, que l'état du crédit permette d'émettre les obligations à un taux d'intérêt peu élevé. Ces conditions se sont rencontrées depuis le 2 décembre, et l'émission des obligations a été considérable. Elle continuera, il faut l'espérer, par suite du développement et de la consolidation du crédit.

Les mesures prises pour la négociation de ces titres, il y a quelques années, et lorsque le capital qu'ils représentaient était peu considérable, suffisent-elles à la situation actuelle et surtout à la situation à venir? Ne faut-il pas agrandir par la négociation à terme un marché resserré jusqu'à présent dans les étroites limites du comptant? Voilà la question soumise à la réunion des Compagnies.

Dans cette réunion comme dans toutes les assemblées, il y a des adorateurs de l'immobilité, culte facile qui satisfait surtout l'esprit, parce qu'il n'exige aucun effort et aucun sacrifice, et il y a les amis du mouvement, considéré comme le seul moyen connu d'arriver au progrès. Aujourd'hui, il y a de plus un troisième parti, c'est celui de la *mobilisation*.

Il va sans dire que les deux derniers partis ont accueilli favorablement l'idée de la négociation à terme des obligations de chemins de fer. Les immobiles se seraient renfermés dans l'argument du silence, s'il ne leur était venu un appui inespéré.

Un administrateur de chemins de fer qui occupe une position élevée, et même la plus élevée dans le monde des affaires, a combattu la négociation à terme des obligations, par la raison que la spéculation n'avait déjà que trop d'aliments; que pour le crédit même des obligations, il ne fallait pas les soumettre au même régime que les actions et introduire la variabilité des cours dans des titres dont le premier mérite était la stabilité. Il a ajouté que cette concurrence des obligations dans les opérations à terme pourrait exercer une influence fâcheuse sur le cours des actions elles-mêmes, et que le moment était mal choisi.

Rien ne manquait, comme on voit, à ces objections : elles avaient leur côté moral et leur raison pratique. Cependant, malgré l'incontestable autorité de celui qui les produisait, elles ne l'ont pas emporté sur cette simple considération qu'il fallait agrandir le marché dans les proportions mêmes du développement de ces valeurs; que, garanties d'abord par le fonds du chemin de fer et ensuite pour la plupart par le crédit même de l'Etat, elles ne perdraient pas par la simple négociation à terme les motifs de préférence qu'elles offraient aux capitaux qu'on appelle sérieux, et que par cela même elles se défendraient mieux contre les entraînements et les excès de la spéculation. La réunion a décidé que ses membres recommanderaient cette proposition aux conseils d'administration qui les ont délégués.

Elle ne s'est pas prononcée sur la seconde proposition, dont le mérite n'était pas aussi facilement saisissable, et qui d'ailleurs n'était pas suffisamment élaborée. Un établissement de factage commun à toutes les Compagnies de chemins de fer n'est autre chose qu'un moyen de supprimer les intermédiaires qui peut-être, jusqu'à présent, ont été plus utiles que nuisibles à l'industrie des chemins de fer. Cette suppression ne serait obtenue que par des sacrifices sur les tarifs, dont les conséquences peuvent être assez graves. Nous nous réservons de traiter cette question; mais en attendant, nous croyons qu'il y a bien assez à faire pour la réunion dans le domaine même des chemins de fer, sans qu'elle ait besoin de porter sa première attention sur la question du factage.

A ces affaires, vraiment sérieuses, est venue se mêler la petite pièce du *cercle*. On en a causé comme par passe-temps. C'est vraiment tout ce que mérite une pareille idée. La réunion des chemins de fer a d'abord à s'établir sur la base des travaux utiles. C'est le meilleur moyen de se donner de la durée. L'enseigne d'un cercle n'ajoutera rien à son importance.

J. Mirès.

Crédit foncier de France.

Le Crédit foncier de France, comme toutes les entreprises nouvelles, n'a pas été parfaitement compris; l'émission successive d'actions, d'obligations, de certificats avec des conditions particulières, a créé dans l'esprit public une confusion qui a déterminé parmi les capitalistes de l'hésitation, parce qu'ils n'ont pas parfaitement compris leurs droits, ni les avantages attachés aux actions et obligations du Crédit foncier. Nous allons, autant que nous le pourrons, expliquer et rendre très-claires les diverses combinaisons financières, et nous y reviendrons aussi souvent qu'il sera nécessaire, jusqu'à ce que chacun comprenne comme nous les avantages et l'avenir de cette grande institution, qui porte avec elle l'affranchissement de la propriété et la prospérité générale.

Actions du Crédit foncier.

Le capital des actions de la Société est élevé définitivement à 60 millions, divisé en actions de 500 fr., qui seront émises successivement selon les besoins de la Société.

Quant à présent, l'émission ne s'est élevée qu'à 25 millions, ou 50,000 actions de 500 f.

Les bénéfices attribués aux actions se divisent ainsi :

1° L'intérêt du fonds social, qui sera employé soit en prêts hypothécaires, soit en valeurs de toute sécurité, soit enfin à faire des opérations aussi sûres que fructueuses ;

2° La part qui reviendra à la Société sur le montant de ses prêts hypothécaires, part qui ne peut être évaluée à moins de 40 centimes par 100 fr. prêtés;

3° Les bénéfices résultant de l'émission des obligations. Déjà sur la seconde émission des 100,000 obligations, la Société fait un bénéfice de 10 millions, puisqu'elle les émet à 1,100 fr. ;

4° Enfin, le bénéfice résultant du droit des actionnaires à la souscription, dans des conditions avantageuses, des diverses séries d'obligations qui seront émises.

Indépendamment de ces avantages, les actions du Crédit foncier ont, en outre, droit à la répartition des actions qui restent à émettre.

Si on chiffre ces avantages, en le faisant même avec une extrême modération, on trouve :

1° Un intérêt d'au moins 4 0/0, comme emploi du capital social;

2° Un bénéfice de 40 c. par 100 fr. prêté, soit 4 0/0 pour des prêts s'élevant à dix fois le capital social;

3° La part à un bénéfice réalisé de 10 millions sur l'émission de 100,000 fr. obligations à 1,100 fr., soit une rente de 400,000 fr. qui représente 1 2/3 0/0 du capital émis.

Tous ces bénéfices additionnés constituent, pour les actions un revenu de 9 2/3 0/0, soit 48 fr. 33 c.; — sans compter le droit aux diverses émissions d'actions et d'obligations.

Obligations du Crédit foncier.

La valeur des obligations du Crédit foncier n'a pas été comprise des capitalistes. Si le public avait sainement apprécié ces obligations, elles ne seraient pas restées si longtemps à un prix inférieur à leur valeur réelle; peut-être aussi la combinaison financière qui leur sert de base, par ses apparences compliquées, a-t-elle contribué à retenir les capitaux. Nous disons par ses apparences compliquées, attendu qu'en réalité rien n'est plus simple que la combinaison financière sur laquelle repose l'émission des obligations du Crédit foncier.

Ces obligations ont des droits et des avantages divers qu'on doit diviser en deux époques :

PREMIÈRE ÉPOQUE. — Les obligations du Crédit foncier sont pendant les deux premières années représentées par des certificats sur lesquels il n'est appelé que 200 fr. — Ces 200 fr. ne produiront aucun intérêt pendant deux années, mais donneront droit à des tirages de primes qui représentent 1,200,000 fr. par année, et qui sont divisées comme suit :

Il sera distribué à chacun des trois premiers trimestres de l'année, les primes suivantes :

Le premier n° sortant gagnera	100,000 fr.
Le deuxième,	50,000
Le troisième,	50,000
Le quatrième,	20,000
Le cinquième,	10,000
Le sixième,	10,000
Le septième,	10,000
Le huitième,	10,000
Le neuvième,	10,000
Ensemble pour chaque trimestre	270,000

Pour le 4° trimestre, les lots s'élèveront à 390,000 fr., divisés comme suit :

Premier numéro,	100,000 fr.
Deuxième,	50,000
Troisième,	50,000
Quatrième,	40,000
Cinquième,	30,000
Sixième,	20,000
Septième,	10,000
Huitième,	10,000
Neuvième,	10,000
Dixième,	10,000
Onzième,	10,000
Douzième.	10,000
Total, pour le quatrième trimestre,	390,000 fr.

DEUXIÈME ÉPOQUE. — Dans deux années, toutes les obligations émises devront être libérées des 800 fr. complémentaires; elles seront alors échangées contre les certificats versés à 200 fr. et qui représentent des obligations provisoires; ces obligations jouiront des avantages suivants :

1° D'un intérêt de 30 fr.;

2° D'un remboursement à 1,200 fr.;

3° De lots annuels s'élevant ensemble à 800,000 fr. divisés comme suit :

1er, 2e et 3e trimestre :

Le 1er numéro sortant gagnera .	100,000
Le 2e numéro sortant gagnera. .	50,000
Le 3e numéro sortant gagnera. .	20,000
Ensemble par trimestre.	170,000

Pour le quatrième trimestre, le premier

numéro sortant gagnera	100,000
Le 2e numéro sortant gagnera. .	50,000
Le 3e — . .	40,000
Le 4e — . .	30,000
Le 5e — . .	20,000
Le 6e — . .	10,000
Le 7e — . .	5,000
Le 8e — . .	5,000
Le 9e — . .	5,000
Le 10e — . .	5,000
Le 11e — . .	5,000
Le 12e — . .	5,000
Le 13e — . .	5,000
Le 14e — . .	5,000
Ensemble pour le 4e trimestre. .	290,000

Valeur effective des obligations du Crédit foncier.

La valeur réelle des obligations du Crédit foncier ne peut raisonnablement être appréciée que par comparaison avec les valeurs analogues; or les obligations de la ville de Paris offrent seules un point de comparaison.

OBLIGATIONS DE LA VILLE DE PARIS.	OBLIGATIONS DU CRÉDIT FONCIER.
Remboursables à 1,000 fr. Produisant 50 fr. de revenu. Primes annuelles, 330,000	Remboursables à 1,200 fr. Produisant 30 fr. de rev. Primes annuelles, pendant des deux premières années : 1,200,000.
Le cours des obligations de la ville de Paris étant de :	La valeur des obligations foncières est comparativement de :
1,350 fr.	1,282 fr.
1,375 fr.	1,329 fr.
1,400 fr.	1,380 fr.

Le cours des obligations foncières étant de 1,080 fr., il y a à gagner plus de 200 fr. par obligation dès que l'approche du tirage fera rechercher ces obligations et qu'elles seront classées; or comme il n'y a que 280 fr. à payer sur le cours de 1,080, il y a par conséquent un bénéfice énorme à réaliser avec un très-faible capital.

J. MIRÈS.

De la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie.

Ainsi que nous l'avons annoncé, toutes les Compagnies composant le réseau des chemins de fer de l'Ouest et de la Normandie ont nommé leurs délégués chargés d'examiner la fusion et les conditions auxquelles cette fusion devait être faite.

Dans cette réunion, toutes les questions relatives à la fusion ont dû être soulevées, mais n'ont pas été résolues. Aussi croyons-nous que le Conseil d'administration du chemin de Cherbourg, dans le rapport qu'il communiquera samedi, 15 courant, à l'assemblée des actionnaires, ne fera qu'une allusion à la fusion, sans faire connaître si elle a été résolue, et par conséquent, sans déterminer les conditions auxquelles elle aurait lieu.

En attendant que la lecture du rapport nous ait initié à la pensée du Conseil d'administration du chemin de Cherbourg, nous pouvons mettre sous les yeux de nos lecteurs quelle serait la situation financière de la Compagnie générale, comprenant en même temps les chemins de la Normandie et de l'Ouest.

CAPITAL EN ACTION.

Chemin de Rouen.	72,000,000
id. du Havre.	20,000,000
id. de l'Ouest (versement 250 francs.).	32,500,000
id. de Cherbourg (versement à 250 francs).	22,500,000
Ensemble.	147,700,000
Soit 294,000 actions de 500 fr.	

CAPITAL EN OBLIGATIONS.

Obligations émises.

Chemin de Paris à Rouen. . .	14,750,000
— Rouen au Havre.	20,000,000
— l'Ouest.	29,000,000
	63,750,000

Obligations à émettre.

Chemin de Rouen	17,000,000	
Chemin de Cherbourg. . .	33,000,000	
Chemin de l'Ouest	40,500,000	
Chemin de Dieppe	8,400,000	
		98,900,000
Total des obligations.		162,650,000

Si on adoptait la combinaison par laquelle le chemin de Cherbourg serait admis dans la fusion avec un versement seulement de 100 fr., il en résulterait que le capital en actions ne serait plus que de. . . . . 138,000,000 et par contre le capital en obligations serait élevé à. 171,650,000

En récapitulant les recettes obtenues par les sections exploitées et les évaluations faites par le gouvernement, et qui ont toujours été dépassées, on arrive au résultat suivant, qui confirme nos appréciations :

RECETTES.

Chemin de Rouen.	9,100,000
dº du Havre.	3,800,000
dº de l'Ouest.	12,500,000
dº de Cherbourg	6,600,000
dº de Dieppe.	1,000,000
Recettes totales. . .	33,000,000
Frais d'exploitation à 35 0/0. .	11,500,000
Reste net.	21,500,000
Intérêts et amortissement des obligations.	8,000,000
Revenu net par les actions. .	13,500,000

Soit pour les actions, 9 1/6ᵉ 0/0 sur le capital de 147,000,000, ou plus de 45 fr. par action.

En terminant ce travail, nous devons ajouter que nous avons reçu une lettre de M. Chasseloup-Laubat relativement à la fusion, dans laquelle, tout en déclarant qu'il est partisan de la fusion, il ajoute ne pas vouloir se séparer de ses collègues dans la ligne de conduite à suivre. Nous attendrons la lecture du rapport et les résultats de l'assemblée générale pour publier cette lettre et apprécier les motifs qui l'ont dictée.

F. SOLAR.

Projet de chemin de fer de Corbeil à Nevers.

Nous avons reçu cette semaine le prospectus d'un chemin de fer de Corbeil à Nevers, par la vallée de l'Essonne, Montargis et Briare.

Ce prospectus est signé des noms de dix-sept personnes, dont plusieurs nous sont connues comme très-honorables: aussi, regrettons-nous vivement qu'elles se soient engagées dans une entreprise dont la chance la plus heureuse est de ne pas se réaliser, une ruine complète et certaine étant son seul avenir si par malheur elle recevait une existence légale.

Les auteurs du projet fondent leur demande sur ce que le tracé qu'ils proposent offrirait un abréviation de 65 kilomètres entre Paris, Nevers et les au-delà. Si l'un des signataires, dont aucun ne s'est occupé d'exploitation de chemin de fer, eût pris la peine de consulter un homme spécial ou seulement un ancien actionnaire de la Compagnie de Boulogne, il eût appris qu'une différence de 65 kilomètres, même de 100 et au-delà, ne signifie absolument rien pour le public, ni comme temps, ni comme argent.

Le chemin de Boulogne ne touchait que par un point à son concurrent, le chemin du Nord; de l'autre, il aboutissait à la mer et était libre dans ses démarches pour attirer à lui les voyageurs et les marchandises du Nord et de l'Angleterre. Le chemin de Boulogne, cependant, malgré 100 kilomètres de moins que celui de Calais, n'a pu lutter contre celui-ci, ni comme tarif, ni comme durée du trajet ordinaire, et a dû consentir à une fusion qui a été une bonne fortune; car sans cela, il ne rapportait pas 2 0/0.

Si tel a été le sort du chemin de Boulogne, quel serait donc celui d'un chemin de fer de Corbeil à Nevers, entre les mains d'une compagnie isolée, ayant contre elle, non pas un seul chemin, mais deux: celui de Dijon et celui d'Orléans? sinon la ruine.

La ruine pour la Compagnie, c'est-à-dire pour les actionnaires assez imprudents pour engager leurs capitaux dans une entreprise semblable, tel serait donc le résultat fatal, inévitable, de la réalisation du projet dont le prospectus vient d'être lancé dans un moment on ne peut plus inopportun, et avec une inexpérience complète de la situation générale des affaires. Heureusement les choses n'iront pas jusque-là. En supposant que nos conseils ne soient pas entendus, et que l'honorabilité des personnes qui ont pris l'initiative du projet aveugle un certain nombre de souscripteurs sur les dangers de l'entreprise et sur l'inaptitude spéciale de ses promoteurs, il y a un obstacle souverain à son exécution: l'absence de concession.

Les soumissionnaires demandent, c'est fort bien; mais c'est le gouvernement qui donne. Or, il n'y a pas très-longtemps que le *Moniteur* a publié une note officielle portant qu'il ne serait fait aucune concession nouvelle avant que la situation du marché le permît. — Il suffit donc de consulter la cote pour s'assurer que le moment n'est pas venu d'augmenter de 60 millions (36 en actions et 24 en obligations) la masse des valeurs qui se négocient à la Bourse.

La situation financière permit-elle, d'ailleurs, de faire de nouvelles concessions, que ce ne serait, certes, pas par un chemin de Corbeil à Nevers que le gouvernement commencerait.

Il y a encore dans l'Est, dans l'Ouest, dans le Midi surtout, beaucoup à faire pour développer la richesse et satisfaire à des besoins réels, impérieux, avant de doubler les lignes qui touchent à Paris. Genève et Chambéry, les Ardennes, Brest et Granville, Bordeaux et Lyon, Montauban à Clermont, Besançon à Mulhouse, qui ne font concurrence à personne, sont plus nécessaires, plus urgents, que Corbeil à Nevers faisant concurrence à Lyon et à Orléans.

Le gouvernement, qui, depuis le 2 décembre, a relevé les chemins de fer du discrédit où ils étaient tombés en révisant avec intelligence et justice leurs cahiers des charges, ne détruira certainement pas le bien qu'il a fait en concédant un chemin qui ruinerait les capitalistes assez imprudents pour l'entreprendre, et engagerait, pour la satisfaction de quelques usines et de quelques grands propriétaires de bois, une lutte impossible entre deux autres chemins qui rendent d'incontestables services, et à la fortune desquels l'Etat est associé, en leur garantissant un minimum d'intérêt.

G. LENOIR.

Bateaux à vapeur entre la Teste et Bilbao.

Nous avons parlé dans notre numéro du 25 décembre dernier d'un décret récent de la reine d'Espagne qui ouvre les ports de Cette, de Port-Vendre, de Bayonne, de la Teste, de Bordeaux, au commerce maritime de l'Espagne, par la suppression des droits différentiels établis par l'art. 15 de la loi de 1841. Ce décret sera l'un des premiers soumis à l'approbation des nouvelles cortès, et son adoption n'est pas douteuse.

Il résulte d'un travail de M. Chegaray que, sous l'empire du décret de 1841, la navigation des ports espagnols avec les ports français situés au midi de la Gironde avait employé avant cette époque :

	819 navires français jaugeant	40,068 t.
	2,804 navires espagnols jaug.	43,289
soit	3,623 navires jaugeant......	83,357

Après 1841, cette navigation diminua d'une manière considérable, et fut réduite en 1845,

à	262 navires français jaugeant	998 tx.
	821 navires espagnols, id.	23,650
soit	1,083 navires jaugeant . . .	24,648

D'où il suit que l'Espagne avait perdu 60 0/0 sur cette navigation spéciale, et qu'elle était réduite en 1845 à 40 0/0 de ce qu'elle était dans les quatre années antérieures à 1841.

L'intérêt de l'Espagne dans cette circonstance est donc parfaitement d'accord avec l'intérêt de la France. Dans l'expectative de l'adoption du décret royal, déjà de nombreuses expéditions se préparent. L'exploitation des mines si riches de la Cantabrie est liée jusqu'à un certain point à l'ouverture, au commerce maritime espagnol, des ports français. Déjà on s'occupe à Bordeaux de l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre la Teste et Bilbao, service que la Compagnie Delmestre avait tenté d'organiser il y a quelques années et qui avait échoué devant les restrictions du décret de 1841.

Dès que ce service sera organisé, on pourra dire que Bilbao est devenu port français, et les produits de l'Espagne se répandront presque directement en France, d'un côté par le chemin de Cette, de l'autre par le chemin d'Orléans.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Saint-Germain

Lors de la présentation au gouvernement par la Compagnie du chemin de fer de Saint-Germain d'un chemin sur Passy et Auteuil, il avait été joint au projet un embranchement se dirigeant par les Ternes sur la grande avenue de l'Etoile près du pont de Neuilly, où viennent aboutir aujourd'hui les diverses lignes d'omnibus qui desservent cette commune importante. Le point d'arrivée de cet embranchement était naturellement indiqué par l'agglomération de la population et par cette circonstance qu'il se trouve au débouché obligé de toute la circulation des communes voisines. Néanmoins des réclamations se sont

élevées de la part de quelques membres de l'autorité municipale contre la concession de cet embranchement ; la Compagnie a voulu couper court à cette opposition incompréhensible, en déclarant qu'elle retirait cette partie de son projet, dont l'exécution n'était possible que par elle, en raison de la situation de la gare de Paris.

M. le ministre des travaux publics, appréciant toute l'utilité de ce travail, ne donna son consentement au retrait de cet embranchement que sous la réserve d'en pouvoir réclamer ultérieurement la construction. Ce qui avait été prévu est arrivé ; quatre mois se sont à peine écoulés depuis la concession du chemin d'Auteuil, et la commune de Neuilly a sollicité avec instance du gouvernement l'exécution de son chemin ; par suite de ces réclamations, le ministre vient d'écrire à la Compagnie pour lui demander la réalisation de ses premiers projets ; les plans vont être immédiatement mis aux enquêtes. Ces faits prouvent à quel point sont en général irréfléchies les oppositions que rencontre l'exécution des grands travaux publics.

F. Solar.

Situation de la Banque de France.

Le *Moniteur* publie ce matin la situation de la Banque de France, arrêtée au 13 janvier 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 13 janvier, à 482 millions. Il s'élevait, au 9 décembre, à 511 millions. — Diminution de l'encaisse : 29 millions.

Le portefeuille, au 13 janvier, est de 316 millions. Il était, au 9 décembre, de 274 millions.— Augmentation : 42 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 13 janvier, de 76 millions. Elles étaient, au 9 décembre, de 85 millions. — Diminution : 9 millions.

Les avances sur prêts et obligations de chemins de fer s'élèvent, au 13 janvier, à 69 millions. Au 9 décembre, elles s'élevaient à 70 millions. — Diminution : 1 million.

Le compte courant du Trésor créditeur s'élève au 13 janvier à 138 millions ; il s'élevait au 7 décembre à 130 millions.—Augmentation, 8 millions.

Les comptes courants des particuliers s'élèvent au 13 janvier à 143 millions ; ils s'élevaient au 9 décembre à 154 millions.—Diminution, 11 millions.

On remarquera que les avances sur effets publics ont diminué de 9 millions, et les avances sur actions et obligations de chemins de fer de 1 million ; ce qui indique une amélioration notable dans la position des détenteurs d'actions.

Le portefeuille a augmenté, par contre, de 42 millions. C'est là une preuve du développement des affaires commerciales et de la reprise du crédit industriel.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 13 janvier 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	398,375,066	98
Numéraire dans les succursales.	84,056,693	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	233,998	14
Portefeuille de Paris, dont 61,020,682 fr. 44 c., provenant des succursales.......	136,844,516	95
Portefeuille des succursales, effets sur place.............	159,973,867	»
Avances sur lingots et monnaies	2,492,000	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,412,275	»
Avances sur effets publics français.....................	62,836,236	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	43,847,750	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	53,993,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	15,825,966	»
Avances à l'Etat par le traité du 30 juin 1848..............	75,000,000	»
Rente de la réserve..........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,593,095	22
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,596,377	»
Intérêt dans les comptoirs nationaux d'escompte..........	89,000	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	86,443	»
Divers.......................	694,945	90
	1,098,950,330	29

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque................	520,714,500	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	165,334,475	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,900,842	14
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	11,754,557	»
Compte courant du Trésor créditeur....................	138,551,697	21
Comptes courants de Paris....	116,482,512	71
Comptes courants dans les succursales...................	27,461,238	»
Dividendes à payer..........	2,485,641	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	774,870	78
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	723,623	02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	96,324	36
Divers....................	739,298	68
	1,098,950,330	29

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,
Comte D'Argout.

Nominations dans l'ordre de la Légion-d'Honneur.

Nous reproduisons plus bas, d'après le *Moniteur*, plusieurs nominations dans l'ordre de la Légion-d'Honneur qui se rattachent aux travaux publics et aux chemins de fer. Nous remarquons particulièrement dans cette liste, le nom de M. Isaac Pereire, avec cette honorable et légitime mention :

« Pereire (Isaac), vice-président et fondateur de la Société générale du Crédit mobilier, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon et des chemins du Midi, ancien administrateur-conseil du chemin de fer du Nord, l'un des directeurs des chemins de Versailles et Saint-Germain : *ayant rendu, depuis 25 ans, de nombreux services à l'industrie et au commerce du pays.* »

C'est avec une vive satisfaction que nous voyons le gouvernement rendre une telle justice à M. Isaac Pereire. Tous ceux qui ont suivi attentivement les progrès de l'industrie des chemins de fer depuis son premier pas, qui date de l'établissement du chemin de fer de St-Germain, savent que MM. Emile et Isaac Pereire sont au nombre de ceux qui lui ont communiqué la plus vive et la plus intelligente impulsion. Esprits pratiques et prudents, et cependant féconds et hardis, ils ont été mêlés depuis vingt-cinq ans, ainsi que le dit la note du *Moniteur*, à toutes les grandes entreprises industrielles et financières.

M. Isaac Pereire a bien mérité la distinction qui est venue le chercher, par les services qu'il a déjà rendus au pays. Il la justifiera par ceux qu'il est appelé à lui rendre encore.

J. Mirès.

Par décret impérial du 12 janvier, rendu sur la proposition du ministre des travaux publics, ont été nommés dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Au grade de commandeur :

M. Schwilgué, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées : 34 ans de services ; belle conduite pendant la dernière crue du Rhin ; officier depuis six ans.

Au grade d'officier :

MM.

Coinnes, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe : 25 ans de services ; conduite courageuse pendant la dernière crue du Rhin : chevalier depuis 8 ans ;

Saint-Léger, ingénieur en chef des mines de 1re classe : 30 ans de services ; a déployé beaucoup de courage dans plusieurs sauvetages périlleux ; chevalier depuis 9 ans.

Au grade de chevalier :

MM.

Lambert (Henri), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe : 24 de services ;
Paillerets, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 33 ans de services ;
Cassanac, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 22 ans de services ;
Lemercier, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : 21 ans de services ;
Pascal, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe : service spéciaux rendus dans la construction du port de Marseille ;
Rivot, ingénieur ordinaire des mines de 2e classe ; professeur à l'école des mines ;
De Chancourtois, ingénieur ordinaire des mines 2e classe : professeur à l'école des mines ;
Dumoustier, services spéciaux rendus comme chef de bureau à la division de la navigation.

Commission consultative des chemins de fer.

La commission consultative des chemins de fer est définitivement constituée.

Cette commission sera consultée sur l'étude et le choix des tracés des diverses lignes secondaires du réseau de nos chemins de fer, sur l'établissement de la voie et de ses accessoires, sur le matériel, sur l'exploitation technique et commerciale, l'établissement des gares et des stations, les règlements de police, les lois et cahiers des charges des concessions à donner, etc.

La commission consultative s'occupera aussi du classement des chemins de fer à concéder. Ce classement, qui sera divisé en 1re, 2e et 3e classe, sera fait suivant l'importance en étendue et en trafic des lignes ou embranchements demandés.

La commission consultative a, dès à présent, une longue suite de travaux à accomplir; elle aura à examiner une série de demandes en concession de chemins de fer qui ne s'élèvent pas à moins de soixante-dix.

Chemin de fer de Strasbourg.

Le préfet de la Marne vient de recevoir du ministre des travaux publics l'avis qu'une somme de 2 millions 700,000 fr. est allouée pour la continuation, en 1853, des travaux relatifs à l'embranchement de Reims sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Deux autres sommes, l'une de 500,000 fr. et l'autre de 300,000 fr., sont accordées pour travaux, pendant le même exercice, sur la ligne principale (2e et 3e section).

Un décret impérial en date du 11 janvier 1853, contresigné par M. Magne, secrétaire d'Etat des travaux publics, élève M. Vicat, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées en retraite, au grade d'inspecteur général honoraire.

Nous applaudissons hautement à un acte de justice mérité par de longs travaux et d'éclatants services, et si nous éprouvons un regret, c'est que la récompense soit purement honorifique. Si M. Vicat eût voulu tirer parti pour son compte des brillantes découvertes dont il a doté gratuitement l'industrie des travaux publics, il y eût gagné des millions ; ingénieur de l'Etat, il a renoncé à tout profit personnel. La distinction qui va le trouver dans sa retraite, la seule qu'il ait ambitionnée, couronne dignement une carrière si utile et si bien remplie.

AD. BLAISE (des Vosges).

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

M. Vicat, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées en retraite, est nommé inspecteur général honoraire.

Fait au palais des Tuileries, le 11 janvier 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État des travaux publics,

P. MAGNE.

On lit dans *le Moniteur* à la date du 12 janvier :

« Dans ces derniers temps, l'opinion publique s'est préoccupée de la situation de la bourse et de certaines opérations dans lesquelles on a impliqué un fonctionnaire d'un ordre très élevé.

» On sait que la tactique habituelle des ennemis du gouvernement consiste à répandre chaque jour sur ses intentions et sur ses actes les nouvelles les plus absurdes et les plus fausses, et à chercher, en désespoir de cause, à déconsidérer les hommes qui lui fournissent le plus utile concours.

» Toutefois, l'Empereur, qui veut fonder l'influence de son administration sur le respect inspiré par la probité et la dignité des fonctionnaires de tous les degrés, s'est ému des bruits parvenus jusqu'à lui. Il a voulu connaître la vérité sur leur nature et sur leur origine, et il a ordonné des investigations qui ont fourni la preuve la plus incontestable que ces bruits n'ont aucune espèce de fondement et sont le résultat d'une odieuse calomnie. »

Société générale de Crédit mobilier.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, du 7 janvier courant au 17 du même mois, il est accordé à tout porteur de *cinq* actions de la 1re et de la 2e émission *deux* actions de la 3e.

Les porteurs de *trois* actions anciennes auront droit à *une* action nouvelle.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient ajourner à la liquidation du 31 janvier la souscription de ces actions nouvelles pourront jouir de ce délai en bonifiant l'intérêt de retard à 4 0/0 l'an, du 18 janvier au 5 février, sur le montant du versement de 250 fr. par action.

Emprunt de 50 millions de la ville de Paris.

Voici le résultat du tirage des obligations de la ville de Paris, emprunt de 1852, qui a eu lieu aujourd'hui, 14 janvier, à l'Hôtel-de-Ville :

49.052	20.204
43.076	2.853
33.611	35.677
29.785	17.498
48.620	15.989
15.664	9.310
18.669	13.579
11.523	37.239
6.213	48.228
12.509	5.890
11.967	28.567
3.841	37.470
125	40.404
25.666	44.660
9.666	30.047
27.500	47.140
13.132	38.755
30.925	18.257
13.466	32.811
2.664	25.497
14.747	18.197
26.046	20.592
29.910	26.764
4.107	31.476
44.582	25.474
34.644	19.864
14.270	22.153
27.120	23.580
25.042	31.933
30.658	31.516

On sait que toutes ces obligations sont remboursables avec primes.

Société des mines de zinc de la Prusse rhénane.

L'assemblée générale des actionnaires des mines de zinc de la Prusse rhénane, que nous avions annoncée dans nos derniers numéros, a eu lieu le 29 décembre à Cologne.

Près des deux tiers des actions étaient représentés.

Le gérant, M. St-Paul de Sinçay, directeur de la Société de la Vieille-Montagne, a rendu compte du développement des affaires de la Société, et a proposé de porter le capital social à un million de thalers, soit dix mille actions. — Les nouvelles actions doivent être délivrées aux propriétaires d'une grande partie des mines calaminaires de Wiesloch, à ceux des mines de blende de l'Adler et de l'Atgluck, et aux actionnaires de la Société de Nassau qui se fusionne dans la Prusse rhénane.

L'assemblée générale a approuvé ces résolutions à l'unanimité.

Avec ces belles richesses minérales, et les trois établissements de Mulheim, de Borbeck et d'Immenkeppel, la Société de la Prusse rhénane devra fabriquer en zinc brut, blanc de zinc au plomb

plus de 4,000 tonnes en 1853
et dépasser 5,000 en 1854

Cette production, dirigée par les soins et le personnel de la Vieille-Montagne, ne doit pas revenir, tous frais compris, à 30 fr. les 100 kilos. — Or le zinc brut se vend aujourd'hui 55 fr. les 100 kilos à Rouen

Le plomb ..... 62 » »
Le blanc de zinc 70 » »

En admettant même une baisse sur ces prix, ce qui n'est pas probable vu le grand développement des travaux de bâtiments, les actionnaires de cette société doivent espérer des résultats très-brillants, en ne calculant que 20 fr. de bénéfice par 100 kilos, on aurait déjà 800,000 fr. sur un capital de 3,750,000 f.

G. Lenoir.

Société des mines de zinc de la Vieille-Montagne.

Nous avons parlé dernièrement du développement de la Société des mines de zinc de la Prusse rhénane, créée par la Vieille-Montagne.

Nous apprenons aujourd'hui qu'une autre Société, dite des mines de zinc de la Meuse, est également organisée par la Vieille-Montagne.

Cette Société de la Meuse, qui reprend dans de magnifiques conditions toutes les mines et usines de la Grande-Montagne, *est appelée sans doute* à devenir une annexe très-importante de la Vieille-Montagne.

La Société de la Vieille-Montagne relève ainsi successivement les entreprises, bonnes en elles-mêmes, fondées avant 1848 pour lui faire concurrence, et qui, n'ayant pu supporter, comme elle, le choc des événements, auraient succombé.

Elle en prend la direction, leur prête un appui qui leur rend l'existence, s'associe à leurs bénéfices, et se fortifie de la sorte des éléments mêmes réunis contre elle. C'est d'une habile et excellente administration.

G. Lenoir.

Crédit foncier de France.

Le Conseil d'administration du *Crédit foncier de France* a décidé, dans sa séance d'aujourd'hui 14 janvier, conformément à l'article 103 des statuts, et dans la proportion déterminée par cet article, qu'un dividende provisoire de 6 fr. 25 c. par action, pris sur les bénéfices réalisés, et représentant pour le deuxième semestre de l'année 1852, sur les 250 fr. versés, l'intérêt de cinq pour cent par année, serait distribué aux titulaires des actions émises avant le 1er janvier 1853.

Ce dividende sera payable, à partir du jeudi 20 courant, au siége de la société, rue des Trois-Frères, n° 5, de onze heures à trois heures.

En même temps, les actions de la première série, portant le nom de *Banque foncière de France*, seront échangées contre de nouveaux titres, au nom du *Crédit foncier de France*. Ces titres porteront, comme ceux qui sont en émission depuis le 3 courant, la jouissance du 1er janvier 1853, de manière qu'à l'avenir tous les titres de la première et de la deuxième émission aient les mêmes droits.

F. Petit.

M. le ministre des travaux publics vient de décider que le service de contrôle des travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette et embranchements formera deux sections, savoir : première section, ligne principale, partie comprise entre Bordeaux et Toulouse, et embranchement de Bordeaux à Bayonne; deuxième section : ligne principale, partie comprise entre Toulouse et Cette, et embranchement de Narbonne à Perpignan.

M. Duvignaud, ingénieur en chef du chemin de fer de Tours à Bordeaux (troisième section), a été chargé de la première section; M. Don, ingénieur en chef du département de l'Aude, a été chargé de la deuxième section.

Tribunaux.

Détournement de 30,000 fr. à l'administration des chemins de fer de Rouen et du Havre.

Les Compagnies des chemins de fer de Rouen et du Havre ont un grand nombre d'actionnaires. Pour le paiement des intérêts et des dividendes, il existe une comptabilité commune aux deux Compagnies. A l'époque des semestres, les porteurs de coupons se pressent en foule dans les bureaux. Afin de prévenir les fraudes, on avait établi une triple vérification des titres et un contrôle des employés les uns par les autres. Ces précautions auraient eu sans doute l'effet qu'on en attendait; mais, dans la pratique, toutes ces mesures de prudence disparurent : les trois vérifications furent réduites à une seule, et le contrôle des employés les uns par les autres fut supprimé. Cette mesure eut de fâcheux résultats ; le sieur Amouroux, préposé à la réception des coupons, en profita pour commettre des détournements s'élevant ensemble à la somme considérable de 30,000 fr.

Les manœuvres qu'il employait pour opérer ces détournements étonnent par leur simplicité, dont on s'explique difficilement le succès. Amouroux procédait ainsi : il s'emparait de coupons déjà payés aux actionnaires, et les représentait ou les faisait représenter à la caisse des Compagnies, qui les payait une seconde fois.

On a saisi au domicile de cet homme trente-huit actions du chemin de fer du Nord, d'une valeur approximative de 22,000 fr., dont il n'a pu expliquer la possession autrement que par les détournements qui lui sont reprochés.

Traduit devant la cour d'assises de la Seine, Amouroux, dans son interrogatoire, fait des aveux complets.

Interpellé sur les motifs de sa conduite coupable, l'accusé répond en pleurant et en se cachant le visage dans ses mains :—J'étais si malheureux! ma pauvre femme souffrait; elle était en couches; j'avais eu quatre enfants et je les avais perdus. Oh! si vous saviez ce que c'est que de perdre successivement tous ces pauvres petits êtres qu'on serait si heureux de voir grandir!... J'ai voulu sauver ma pauvre femme, dont notre gêne excessive aggravait la position; j'ai voulu conserver à la vie mon dernier enfant.

M. le président. On comprendrait l'explication que vous donnez, s'il s'agissait d'une seule somme prise à votre administration et apportée dans votre intérieur où elle aurait répandu le bien-être; mais vous avez commis des détournements considérables et des détournements successifs.

L'accusé. C'est vrai ; je me suis laissé entraîner par l'impunité ; j'ai eu une absence de sens moral; j'avais perdu quatre enfants; je me voyais père d'une fille ; j'étais si heureux qu'à aucun prix je ne voulais la perdre comme les autres.

M. le président. Le premier soin de celui qui a le sentiment de la famille doit être de léguer à ses enfants un nom honorable, un nom dont ils n'aient pas à rougir.

Le jury a rendu un verdict de culpabilité avec des circonstances atténuantes, et la cour a condamné Louis-Désiré Amouroux à trois ans de prison.

COUR DE CASSATION.

Exploitation des mines le long des chemins de fer.

Un arrêté administratif portant interdiction d'exploiter une mine le long du parcours d'un chemin de fer et sur une certaine zone, à partir de l'axe de ce chemin, ne fait pas obstacle à ce que la compagnie du chemin de fer soit condamnée à indemniser soit le concessionnaire de la mine, soit le redevancier propriétaire de la surface, pour le dommage que leur cause l'interdiction d'exploiter. Du moment où il est jugé que cette interdiction a été provoquée par la compagnie du chemin de fer et prononcée dans son intérêt, il n'y a pas, dans ce cas, à distinguer si le chemin de fer passe en tunnel ou à ciel ouvert, sous prétexte que le concessionnaire est soumis à la servitude du toit de la mine : cette servitude, en effet, peut bien s'étendre sur la superficie d'un édifice, ou d'un terrain, ou d'un chemin, mais non à des distances plus éloignées, et surtout à une profondeur indéterminée. La fixation du chiffre de la redevance de l'acte de concession ne fait pas d'obstacle à ce qu'une cour d'appel placée en présence d'une demande en dommages-intérêts par le redevancier contre la compagnie du chemin de fer, s'appuie sur des contrats intervenus entre le concessionnaire et le redevancier et fixant un taux supérieur à celui de la concession. Dans ce cas-là, la cour d'appel se borne à chercher l'appréciation du dommage-intérêt dans les éléments de la cause, sans porter atteinte au principe de la loi du 21 avril 1810.— Cour de cassation, chambre civile; rejet du pourvoi de la Compagnie du chemin de fer de Lyon du 24 janvier 1850; Mes Frignet et Delaborde, avocats ; audience du 3 janvier.

Revue métallurgique

Dans quelques départements de la France.

MOSELLE.—La fabrication principale ici, consiste en petits fers carrés de qualité supérieure, pour clous de chevaux, destinés à la fabrication de Charleville et en ronds de tréfilerie dont une partie est livrée aux fabricants d'élastiques de Paris et de diverses tréfileries de ce pays. Le reste est converti dans nos usines en fils de fer quincailliers, pointes et chaînes.

Le département de la Moselle forme aujourd'hui

le groupe métallurgique le plus important de France. Les comptes rendus de l'administration des mines en font foi. Le plus grand nombre des usines à fer est situé dans l'arrondissement de Briey; le libre échange porterait un coup mortel à presque toutes, si ce n'est à toutes ces usines. En effet, le charbon de terre qui nous arrive de Sarrebruck (Prusse), nous revient à un prix élevé, à cause des frais de transport. Le chemin de fer de Sarrebruck à Metz diminue ces frais. Ils seront diminués encore si, comme nous en avons l'espoir, on établit un chemin de fer de Thionville à Longwy, en prolongement de celui en cours d'exécution de Bruxelles à Arlon (Belgique). Mais qu'il y aura loin encore de cette position à celle des forges anglaises qui ont sur le même point charbon de terre, mine, castine, et, en outre, des canaux et chemins de fer à proximité pour l'écoulement de leurs produits! Soutenir la lutte dans des conditions différentes, serait une chose impossible; il faudrait fermer les usines et laisser sans ouvrage les nombreux ouvriers employés dans un si grand nombre d'établissements.

Dans les conditions actuelles, et avec des moyens économiques de communications, l'industrie du fer est destinée à prendre en France des développements de plus en plus considérables. La concurrence intérieure suffira pour empêcher le retour de prix trop élevés et pour amener tous les perfectionnements possibles dans les diverses fabrications.

L'industrie du fer, vous le savez, a été la plus maltraitée de toutes, elle n'a pu encore réparer les désastres des années précédentes. La hausse qui se déclare sur tous les points nous donne l'espoir de voir enfin cesser un état de chose aussi préjudiciable; cette hausse fera encore quelques progrès, nous en avons la conviction basée sur les besoins créés par les nouvelles lignes de chemins de fer et par les constructions qui se font à Paris et vont se faire sur tous les points de la France; il est d'ailleurs impossible qu'en France le prix des fers ne se ressente pas de ce qui se passe en Angleterre et en Belgique, où ils sont arrivés presque au niveau des nôtres par un mouvement continu amené par les nombreuses commandes qui y parviennent de tous les points du globe. Nous croyons donc pouvoir compter sur une nouvelle augmentation de quelques francs par cent kilogrammes.

VOSGES. — La dernière foire de Besançon a fait progresser le prix des fontes fines de Comté avec une hausse de 15 fr. à 180 fr. les mille kilogr. prises au fourneau. Cette hausse n'a pas agi immédiatement sur les fers, puisqu'à la fin de novembre les fers fins, première qualité, étaient encore cotés par les marchands de Lyon à 420 fr. les mille kilogrammes sur place.

Malgré la hausse, les fontes fines étaient très-recherchées à Besançon, où quelques acheteurs du Jura n'ont pu compléter leurs approvisionnements.

Depuis quelques semaines les prix se raffermissent pour les fers fins. On les vend en ce moment 400 fr. les mille kilogr. à l'usine, avec tendance à la hausse.

Les fontes de poterie valent de 100 à 110 fr. les mille kilogr.

Les fils de fer de Comté se vendent en très-petite quantité dans nos pays et se cotent de 2 fr. 50 à 2 fr. 60 (suivant les distances à parcourir et la quantité); le nº 20, 6 p. 0/0 et 90 jours franco.

Les demandes sont plus suivies en ce moment; il règne une certaine activité due, en partie, à celle des ateliers de construction d'Alsace et à la confiance, qui s'est raffermie à la suite des derniers événements politiques.

Nous avons peu de travaux en perspective pour la campagne prochaine, et le retrait de la surtaxe sur les fers et les houilles belges devant ralentir le mouvement de hausse sur les fers puddlés; il y a lieu de penser que la hausse sur les fers fins et les fontes de Comté ne sera que passagère, puisque les maîtres de forges ont acheté, en automne dernier, les bois à un prix réduit sur celui des années précédentes.

Le prix des tôles, fers-blancs et fers fins, reste stationnaire, malgré la hausse survenue sur les matières premières.

DORDOGNE. — La partie métallurgique se débat dans nos contrées sous la baisse continuelle des fers et des fontes. Les usines de la Dordogne sont généralement peu importantes; par suite, chaque maître de forges agit à sa guise: la moindre entente pour soutenir les cours paraît impossible.

Nous sommes, en quelque sorte, sous la dépendance des marchands de fers de Bordeaux et du département qui s'entendent et nous fixent les prix à leur convenance. Bordeaux nous paie les fers forgés au bois 38 fr. les 100 kilogr., avec les conditions d'usage; 14 fr. à 14 fr. 25 les fontes rendues à Bordeaux ou Périgueux. La fonte se vend au détail 60 fr. les 100 kilogr., sans profit probablement pour le fabricant.

On nous parle d'un chemin de fer de Bordeaux à Lyon, passant, soit dans la vallée de la Dordogne, soit dans celle de l'Isle. Si ce projet se réalisait, il pourrait donner un peu de mouvement dans nos contrées, mais nous sommes peu habitués à une bonne fortune quelconque, nous n'y comptons pas.

La campagne prochaine nous fait espérer une légère augmentation sur les prix. Quoique la hausse se fasse dans le Nord, elle ne réagira sur nous que le plus tard possible et par la force des choses.

Nous sommes trop petits pour pouvoir nous défendre, les fers laminés nous écrasent; les fers et fontes au bois coûtent trop à produire dans nos localités, surtout depuis que les propriétaires se livrent, au grand détriment de leurs propriétés, à l'écorçage des bois sur une grande échelle.

Le tableau de notre situation n'est pas flatté, mais il est vrai pour l'arrondissement de Bergerac et contrées avoisinantes.

Malgré la supériorité de nos produits au bois, fers et fontes, et l'excellence de nos minerais, qui surpassent de beaucoup ceux du Berry et de Franche-Comté, nous avons été contraints de chômer pendant deux ans; cependant, depuis l'ère nouvelle, nous nous réveillons, notre industrie forge reprend du mouvement. La hausse est manifeste sur tous nos points. — Un fabricant a remis son haut-fourneau en marche, il a vendu toute la fabrication en lingots qu'il avait sur place, et il est offert des prix avantageux pour l'achat de tous les produits du fondage qu'il a en train. Si cela continue, nous serons bientôt dans la même activité qu'en 1847.

CORRÈZE. — Dans ce moment, les prix des fers forgés de divers établissements de mon voisinage, à quatre heures au plus de distance d'ici, sont:

Fers de Chanfaille pris en forge,	40 fr.	les 100 kil.	
Fers de la Grénérie,	40	»	»
Fers d'Uzerche,	37	38	»
Fers de Glandier,	37	38	»
Fers d'Orgnac,	37	38	»

Les fontes brutes pour l'affinage valent 15 à 16 francs les 100 kilogr.

L'écoulement est un peu plus facile que par le passé, mais la hausse n'est pas encore dans nos contrées.

Comme Paris est le nord de la France, nous ne tarderons pas sans doute à être favorisés d'une augmentation, mais qui ne sera pas ce qu'elle devait être en raison des faibles ressources des maîtres de forges du pays, et parce qu'ils sont trop divisés.

GIRONDE. — En Médoc, les fontes au bois valent de 120 à 130 fr. Généralement parlant, je crois pouvoir dire que, malgré les grands travaux des chemins de fer ou autres en exécution ou en projet, on ne doit pas compter sur une grande amélioration dans les prix, parce que la production est énorme, et que les usines travaillant au coke les mettront toujours en rapport avec la consommation; et, comme les métaux ne se détériorent que lentement, et qu'ils se retrouvent dans les démolitions pour resservir tels quels, ou moyennant une transformation, ils seront toujours surabondants, les fers surtout, et ne tarderont jamais à une hausse de longue durée. L'expérience du passé le prouve incontestablement pour les métaux communs, comme pour les métaux précieux. Aussi, le gouvernement devrait être très-réservé pour de nouvelles concessions, afin que les établissements montés, surtout ceux qui ne peuvent travailler qu'au bois, ne soient pas ruinés par son propre fait, sans que les nouveaux aient aucune chance de progression. En un mot, il n'y a aujourd'hui que les situations privilégiées, où les matières premières ne coûtent rien, qui puissent assurer une exploitation avantageuse,

ARIÉGE. — Dans notre département, malgré que toutes les forges (60 environ) soient en pleine activité, nous écoulons facilement nos produits, souvent même nous ne pouvons suffire aux commandes, sans cependant que nos fers aient subi la plus légère augmentation de prix. Les fers de l'Ariége sont ordinairement très-bons, ils ne servent que pour la cémentation, pour être convertis en acier, ou bien pour le roulage et l'agriculture.

Le cours actuel est de 34 fr. 50 à 35 fr. les 100 kilogr., pris en forge. Depuis quelque temps nous avons sur le minerai une augmentation de prix d'environ 35 c. par 100 kilogr.; le charbon de bois (le seul employé dans nos usines) a aussi subi une légère hausse, sans que le fabricant ait pu ou ait su réussir à faire augmenter le prix des fers.

Il est donc entendu que les matières premières ont augmenté de prix, que les fers de l'Ariége sont très-demandés et que depuis l'année dernière ils ont subi une légère diminution. Devons-nous attribuer ce contre-temps à la mauvaise manière de s'entendre, ou bien est-ce parce que le fabricant pèche ordinairement par les capitaux?

(*L'Écho de la métallurgie.*)

Forges.

On peut signaler une activité très-grande dans la marche des usines; celles à fer battu surtout sont favorisées d'une demande ferme et continue. Les prétentions des fabricants s'élèvent en raison des commandes qu'ils reçoivent. On a vendu à 285 et 290 fr.; un marché a été accepté avant-hier à 290 fr. rendu à Vitry. Des maîtres de forges tiennent au-dessus de ces prix, mais nous ne pourrions assurer qu'ils aient pu traiter.

Le prix de 270 fr. pour les fers laminés, porté par les forges depuis dix jours, a paralysé un peu les affaires: les commandes sont faibles et les acheteurs marchandent. On aurait cédé un peu pour des demandes dans lesquelles il entrait de fers de 2ᵉ et 3ᵉ classe, que les fabricants maintiennent ferme à 20 fr. de classification.

ERRATUM. — A l'article *fonte*, dans notre dernier numéro, il s'est glissé une erreur de 20 fr. par 00/00 kil. sur les marchés que nous avons cités. Elle a été reconnue par nos lecteurs et a pu ainsi porter préjudice à la vente de la semaine. Nous rétablissons ce paragraphe:

« La fonte à fer est un peu plus recherchée ; on a vendu 140 fr. il y a quelques jours. Depuis, un acheteur offrait 142 fr. 50 c. ; ce matin on nous dit qu'un lot important s'est traité à 145 fr. »

On a fait depuis huit jours beaucoup d'affaires en fonte ; le prix est de 145 fr. pour toutes celles connues.

Les fontes noires jouissent d'une position exceptionnelle ; elles reçoivent des commandes très-fortes ; les prix sont les mêmes que ceux cotés dans le numéro du 6 janvier. Leur qualité permet de lutter avec les fontes d'Écosse. Ces dernières valaient à Glasgow, le 8 janvier, 73 à 74 schellings.

(*L'Ancre*)

Production du fer et de la houille en Angleterre.

Le *Mining Journal* du 10 avril 1852 donnait sur la production du fer en Angleterre les renseignements suivants :

« ..... Avant 1740 on estimait, en Angleterre, la production du fer à 180,000 tonnes par année, fournies par 800 hauts fourneaux, à raison de 15 tonnes chacun par semaine. Par suite de la destruction des forêts, cette production se ralentit graduellement, et, en 1740, elle ne dépassait pas 17,350 tonnes, sortant de 59 fourneaux. En 1620, on fit des essais de fonte à la houille qui ne se vulgarisèrent que vers l'époque dont on vient de parler. En 1788, la fabrication s'élevait à 70,000 tonnes; en 1,800, à 180,000 tonnes; en 1825, à 600,000 tonnes. Enfin, en 1851, elle a atteint 2,500,000 tonnes, dont 750,000 pour le pays de Galles; 775,000 pour l'Écosse; 600,000 pour les comtés de Stafford et de Worcester, et 400,000 pour les autres districts. La fonte absorbe 1/3 de la production totale; 2/3 servent aux différentes fabrications au marteau.

En 1851, la valeur du fer exporté a dépassé 1,200,000 livres sterling (30 millions de francs, valeur déclarée), non compris le fer-blanc en feuilles, la quincaillerie, la coutellerie et les machines, qui, ajoutés à la fonte, au fer en barres, fil de fer, etc., donnaient un total de 10,424,139 livres sterling (260,603,000 fr.). Cet accroissement est dû aux progrès des arts et des manufactures, de l'emploi des machines, et à d'inépuisables approvisionnements de houille et de minerai. Plusieurs de ces avantages appartiennent en commun à l'Angleterre et au reste du monde ; mais l'Angleterre seule est en possession de mines où la terre argileuse mélangée de fer se trouve alliée à la houille, ce qui permet d'extraire simultanément les deux produits. Aussi, bien que la surface de l'Amérique soit à celle de la Grande-Bretagne comme 113 est à 12, il y avait à l'exposition universelle de Londres, en 1851, 400 échantillons de minerai anglais contre 3 ou 4 seulement provenant des États-Unis.

PRODUCTION DU PLOMB.

D'après le *Mining Journal* du 18 septembre 1852, la production totale du plomb en Angleterre avait présenté, en 1849, les résultats ci-après :

	tonnes de 1,016 kil.
Durham et Northumberland.	13,213
Cumberland	7,178
Cornwall.	6,791
Yorkshire.	5,597
Derbyshire et Westmoreland.	4,877
Shropshire.	2,315
Devon.	1,219
Total. . .	41,192

A ce chiffre, il convient d'ajouter l'extraction du pays de Galles, qui a donné 13,389 tonnes, et celle de l'Irlande de l'Écosse et de l'Ile Man, soit ensemble, 4,135 tonnes, ce qui élève à 58,727 tonnes le montant total de la production du Royaume-Uni. Cette quantité de plomb a été extraite de 86,716 tonnes de minerai.

PRODUCTION, CONSOMMATION ET EXPORTATION COMPARÉES DE LA HOUILLE, POUR 1850, EN ANGLETERRE ET EN BELGIQUE.

Angleterre.

Production. . . 34,000 de tonnes (1).
Consom. 30,648,000 (2), soit 90. 2 0/0 de la prod.
Export. . 3,352,000 soit 9. 8 0/0 —

Total. . 100. 0

SAVOIR :	tonnes.	Part proportionnelle à la produc.	Part proportionnelle à l'exp. totale.
A la France. . . .	611,500	1.8	18.4
Villes Anséatiques.	344,500	1.2	10.3
Danemark.	296,200	0.8	8.8
Russie.	245,200	0.7	7.4
Prussse	186,500	0.5	5.6
Espagne continentale, Iles Baléares	183,300	0.5	5.4
Pays-Bas.	160,000	0.5	4.7
États-Unis.	130,000	0.4	3.8
Indes anglaises . .	97,000	0.3	2.9
Turquie	87,000	0.2	2.6
50 autres pays ou ports.	1,009,800	2.9	30.1
Total.	3,352,900	9.8	100.0

Belgique.

Production. . 5,820 tonnes.
Consom.. 3,842,000 (3), soit 66 0/0 de la produc.
Export.. 1,987.000 soit 34 0/0 —

Total. . . 100

SAVOIR :	tonnes.	Part proportionnelle à la produc.	Part proportionnelle à l'exp. totale.
A la France . .	1,756,600	30.17	88.40
Pays-Bas	221,000	2.70	11.15
Angleterre . . .	4,000	0.07	0.20
Brésil	1,400	0.02	0.06
Prusse.	1,200	0.01	0.05
Autres pays . .	2.800	0.03	0.14
Total. . .	4,987,000	34.00	100.00

PARTIE TECHNIQUE.

Résistance comparée des rails.

(*Fin.*)

§ VIII. *Pressions latérales.* — De nombreux essais ont été faits sur les rails pour examiner leur résistance contre les pressions latérales. Je me bornerai à citer deux expériences moyennes, dont l'une est relative aux rails à large base, et l'autre aux rails à base étroite.

RAIL.	POIDS du rail par mètre courant	Largeur de la base	Hauteur du rail.	Épaisseur de la tige.	LIMITE de l'élasticité: Chargement en kilog.	LIMITE de l'élasticité: Flexion en mètres.
LARGE BASE	34	0,12	0,135	0,0200	10150	0,0105
BASE ÉTROITE	30	0,06	0,135	0,0225	15000	0,0025

En comparant ces résultats entre eux, on trouve que les rails à large base offrent une résistance plus grande aux pressions latérales que les rails à base étroite à hauteur égale ; que cette différence devient plus grande si la largeur de la base augmente, et enfin, que la proportion de cette augmentation dépasse celle du poids.

Si le rapport du poids est de 1 : 1,13, les flexions latérales sont de 3,15 : 1.

En comparant deux rails à *T* à hauteur égale et à poids égal et dont la base est dans le rapport de 1 : 0,75 on trouvera les flexions 1,7 : 1.

Il résulte encore du tableau précité, que plus les hauteurs sont petites plus les flexions sont petites. Les poids étant de 18,6 : 22,8 et les hauteurs de 3,25 : 4,5, les flexions sont égales.

Le procès-verbal de ces opérations fait mention d'une circonstance qui ne me paraît pas dénuée d'intérêt : pendant les essais le pied et la tige des rails suivaient les inflexions du champignon, d'où je puis conclure que la tige est proportionnellement trop épaisse, attendu que jamais les rails ne sont soumis sur un chemin de fer à des pressions latérales aussi fortes que celles qu'on a exercées pendant les expériences.

§ IX. *Application pratique.* — Pour donner une direction pratique au présent travail, j'examinerai la résistance des rails contre les forces auxquelles ils sont soumis pendant l'exploitation de la ligne. On peut poser en principe que les rails n'ont à supporter que les efforts des roues motrices et des roues couplées des locomotives. Les machines à roues accouplées destinées au transport des marchandises sont en général plus lourdes que les locomotives à voyageurs ; mais comme la charge est répartie sur toutes les roues au moyen de balanciers, la charge sur l'une des roues est plus faible que dans les machines à voyageurs à roues libres et plus légères.

La répartition de la charge dans les machines qui ne sont pas munies de balanciers dépend des idées individuelles des constructeurs ; les uns donnent 1/6 aux roues portantes de derrière, 2/6 aux roues portantes de devant et 3/6 aux roues motrices. D'autres constructeurs admettent le rapport de 3 : 5 : 7 ou 3,5 de la charge totale aux roues motrices. En général, on peut admettre que le maximum de pression d'une roue ne doit pas dépasser 7,000 kilogrammes. C'est à cette pression verticale seule que le rail aurait à résister, si la voie ne présentait aucune inégalité dans son tracé, ni aucune irrégularité dans sa pose.

Mais comme il n'en est pas ainsi, il faut obtenir une résistance sextuple contre la pression maxima ordinaire ; car il peut arriver dans certains

(1) Tonnes de 1,000 kil. C'est une évaluation approximative ; aucun document officiel ne la donne. Le chiffre ci-dessus est emprunté à une publication, citée par le *Liverpool Gazette* du 25 août 1851 : *Statistics of British Commerce by Braithwaite Poole.*

(2) Par la raison donnée dans la note ci-dessus, ce chiffre n'est également qu'approximatif.

(3) Y compris 9,000 à 100,000 tonnes importées de France pour emploi spécial dans l'industrie du fer.

cas, que le poids total de la locomotive repose momentanément sur les deux roues motrices.

§ X. *Rails encastrés.* — Dans les expériences qui précèdent, les rails étaient posés librement sur deux appuis, tandis qu'en réalité ils peuvent être considérés comme encastrés, surtout quand les joints sont attachés au moyen de plaques vissées.

Plusieurs ingénieurs se sont occupés de rechercher la proportion entre la résistance des poutres posées librement, des poutres encastrées d'un côté, et enfin des poutres encastrées des deux côtés ; ils ont consigné dans les diverses publications qu'ils ont faites à ce sujet les proportions suivantes :

2 : 3 : 4 = 3 : 4,5 : 6 (Long).
3 : 4 : 5 = 3 : 4 : 5 (Ghega).
3 : 4 : 6 = 3 : 4 : 6 (Navier).
2 : — : 3 = 3 : — : 4,5 (Barlow).
2 : 2,75 : 3,5 = 3 : 4,13 : 5,25 (Egen.
La moyenne = 3 : 4,06 : 5,35.

Comme l'encastrement n'est pas fait d'une manière invariable dans les rails, on peut admettre le rapport de 3 : 4 : 5.

L'application de ce résultat théorique ne présente, à mon avis, aucune difficulté.

§ XI. *Flexion des rails par la vitesse des convois.* — Je ne terminerai pas la présente notice sans mentionner les recherches qui ont été faites au sujet de l'influence de la vitesse des convois sur la flexion des rails. Cette flexion est déterminée théoriquement par un membre de l'Université de Cambridge, le docteur Willis. La formule qu'il a obtenue m'a semblé reposer sur le calcul de la flexion d'un point quelconque du rail, ajoutée à la flexion antérieure, produite par un même poids, à une distance infiniment petite, et avant que le redressement de la fibre comprimée ait pu avoir lieu ; elle est uniquement l'intégration des flexions successives sur une longueur l. La flexion sur une longueur $d.\ l.$ s'ajoute à la flexion suivante. C'est donc une série qu'on a obtenue et qui est :

$$F' = F + \frac{F}{\beta} + \frac{5\ F}{2\ \beta_2} + \frac{13\ F}{\beta_3} + \ldots.$$

F la flexion produite par le poids P au repos ;
l La longueur du rail ;
v La vitesse ;
F' La flexion avec la vitesse v ;

$$\beta = \frac{24,15\ l^3}{v\ P}\ \text{constante.}$$

Je n'entrerai pas dans le développement de cette formule ; je me bornerai à en faire une seule application :

« Une barre qui, avec un poids au repos, offre une résistance égale à 158 fois le moment de rupture, ne donne plus à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure qu'une résistance de 1,5 plus forte que celle du moment de rupture. »

Cette appréciation ne peut être que purement théorique, d'autant plus que, pour faciliter les calculs de l'équation, il a été admis que le poids de la barre était égal à la charge, tandis que, dans les chemins de fer, le poids des rails est presque nul à l'égard de celui des locomotives.

Ce résultat théorique est d'accord avec de nombreuses expériences faites dans ces derniers temps, et d'après lesquelles la flexion des rails augmente proportionnellement à la vitesse des convois. Dans ce cas, cette flexion doit alors être prise en considération, car elle augmente avec la vitesse des machines, laquelle implique un surcroît de leur poids.

§ XII. *Conclusions générales.* — Il résulte de ce qui précède, qu'il y a avantage à employer les rails de Vignoles, de préférence à toute autre espèce de rails posés sur traverses.

ÉMILE WITH.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 janvier 1853

PRÉSIDENCE DE M. EUGÈNE FLACHAT.

M. LORENTZ lit l'analyse suivante d'un mémoire de *M. W. A. Brooks, sur l'amélioration des fleuves à leur embouchure ;* mémoire récemment communiqué à la Société des ingénieurs civils anglais.

M. BROOKS distingue les embouchures des fleuves en deux classes :

Dans la première, les rives divergent graduellement l'une de l'autre, en allant vers la mer, et les eaux trouvent, pour leur écoulement, de larges passages navigables. Les embouchures de cette nature sont les meilleures ; telle est la Tamise. La pente y est douce, les eaux ascendantes s'y élèvent rapidement et triomphent en peu de temps du reflux, de sorte que les temps de stagnation sont de très faible durée, au grand avantage de la navigation. Enfin il est rare de rencontrer des barres dans ces sortes d'embouchures.

La deuxième classe présente, comme signe caractéristique, des passages tortueux, avec sections variables et incertaines, où l'eau rencontre des résistances désastreuses. La chute y est forte, d'où résulte un rapide abaissement dans le niveau des eaux de la marée, et des temps d'arrêt considérables, lesquels, défavorables à la navigation, favorisent singulièrement le dépôt des troubles.

La tendance aux atterrissements, lorsqu'elle résulte de l'établissement de brise-lames ou de digues, de même que la rapidité des progrès des eaux ascendantes, sont autant de symptômes de nature à faire juger de l'état ou du régime d'un fleuve ; toutefois, pour ne pas se tromper à ce dernier caractère, il faut observer la marche de la marée montante, depuis le commencement jusqu'à la fin du flux : telle embouchure est parfaitement disposée pour une rapide transmission de la colonne ascendante, où, cependant, les progrès sont très lents dans la première période, en raison des bancs de sable qui, avant d'être recouverts par l'eau, lui opposent une vive résistance et la forcent à circuler à travers des passages tortueux et resserrés.

Les dépôts d'alluvion sont d'ailleurs si énergiquement sollicités par l'établissement de *digues* dans le lit d'un fleuve, que, quoique ne dépassant point mi-hauteur de marée, elles suffisent à former des plages en atterrissements, dont l'immersion n'est plus qu'une question de temps. Les espaces situés derrière ces ouvrages, devenant solides, ne peuvent plus servir de réceptacles à l'eau de marée, d'où résulte que les digues submersibles n'agissent point, en définitive, autrement que ne feraient des travaux élevés au-dessus du niveau des hautes eaux.

Il faut dire que le plus grand obstacle aux améliorations des baies fluviales, provient d'une sorte de préjugé, encore trop généralement répandu, contre les constructions élevées dans le lit des fleuves ; on les accuse de diminuer, par leur masse, l'espace nécessaire à la navigation et à l'expansion des eaux de marée ; ce qui est complétement inexact en tant qu'appliqué aux ouvrages érigés par des ingénieurs pratiques.

M. BROOKS s'en référant à l'expérience de ses propres travaux, considère l'établissement d'*épis* insubmersibles, en charpente, faisant un angle droit avec l'alignement qu'on se propose de donner aux nouvelles rives, comme la base fondamentale de l'amélioration des fleuves. Ces constructions, qui ne coûtent pas plus de 12 à 13 shellings par pied courant, ont été appelées, à juste titre, par M. W. Cubitt, « des » échafaudages destinés à la construction de » nouvelles lignes de côtes passant par les ex» trémités des épis. « La pratique a fait reconnaître non seulement que ces ouvrages créaient des enclos très favorables au dépôt des troubles, mais encore qu'ils provoquaient la corrosion, l'approfondissement du principal chenal du fleuve, et cela à un prix inférieur à celui qui résulterait de l'établissement de digues longitudinales et parallèles, construites en blocages. Selon M. Brooks, ces derniers ouvrages ne doivent être élevés qu'alors que les épis en charpente ont consommé leur œuvre, c'est-à-dire qu'ils ont exhaussé les espaces conquis sur les eaux, à une hauteur favorable pour fonder de semblables digues.

L'opinion de M. Brooks est, qu'en employant les moyens qu'il recommande, il n'est peut-être pas de fleuve dont on ne puisse considérablement améliorer les capacités navigables, sans dépenses excessives.

Dans la discussion qui a succédé à la communication du mémoire de M. Brooks, on a contesté qu'il suffit de deux classes pour distinguer les divers régimes des fleuves dans leur partie maritime ; on a émis l'opinion qu'il était nécessaire d'étudier les caractères particuliers que présente un cours d'eau, pour lui appliquer des moyens curatifs efficaces. A ce point de vue, on a nié que l'emploi d'épis transversaux symétriquement placés sur les deux rives fût, à lui seul, un moyen certain d'améliorer et régler le chenal d'un fleuve ; et l'on a ajouté que, dans certains cas, il était préférable de combiner ce moyen avec l'érection de digues longitudinales placées sur chaque bord.

La discussion a porté ensuite sur les résultats obtenus dans les tentatives d'améliorations de divers fleuves de l'Angleterre.

On a fait observer, notamment, que si le traitement de la *Dee* par les épis transversaux, a présenté de sérieux inconvénients, il fallait les attribuer à la trop grande longueur de ces ouvrages ; il est résulté de cet étranglement du chenal, que le flot submergeait les épis et emportait avec lui les alluvions encore molles et fraîchement déposées. — On a encore émis l'opinion que l'on se fût bien trouvé, lors de l'établissement des travaux d'amélioration de la Tamise, pour lesquels on a adopté le système de digues longitudinales, de la construction d'épis que l'on eût placés dans les baies dont l'existence a été la cause première de la formation des barres actuellement en voie de destruction.

Enfin, tout en regardant comme impossible de poser des règles tout à fait générales, pour le traitement des embouchures des fleuves, on a cependant admis qu'il y avait plus de similitude qu'on ne le pense généralement, dans les divers cas qui se peuvent présenter.

(*La suite au prochain numéro.*)

Angleterre. — *Transport des houilles par navires à vapeur.*

Il a été construit et mis en mer, vers le mois de juillet dernier, deux steamers en fer destinés à faire le cabotage des houilles de Newcastle à Londres. On pensait généralement que ces nouvelles constructions pouvaient porter un grave et immédiat préjudice aux transports par navires à voiles. Le fait est encore trop récent pour que la question puisse être résolue : voici, du reste, quelques renseignements sur les résultats obtenus jusqu'ici par l'emploi de ces deux bâtiments.

En deux mois et demi, le *John Bowes*, le premier de ces steamers qui ait pris la mer, a fait huit voyages de Newcastle à Londres, et transporté plus de 4,660 tonneaux de charbon. Il a produit un bénéfice net de 25 à 30 0/0, y compris 8 0/0 d'assurance annuelle.

Cette expérience a répondu aux espérances que l'on avait conçues, et l'on continue à construire des steamers de ce genre. Outre les deux dont on vient de parler, on s'occupe d'en mettre sur le chantier cinq nouveaux qui seront établis sur le modèle des premiers.

Le *John Bowes*, avec un chargement de 600 tonneaux de charbon, ne cale que 14 pieds anglais, tandis qu'un bâtiment à voiles a le même tirant d'eau avec 300 tonneaux de charbon seulement.

Jusqu'à présent, cependant, ces nouveaux steamers n'ont exercé aucune influence sur les opérations habituelles du cabotage, et, quel que soit le succès qu'ils paraissent devoir obtenir, les négociants qui connaissent la place, pensent qu'il faudrait un grand nombre de ces navires (au moins vingt ou trente) pour opérer une baisse sensible sur le fret, tant la quantité de charbon que l'on exporte de ce pays est énorme. Il y a lieu de croire, d'ailleurs, que les transports par chemin de fer se ressentiront de cette influence plus que la navigation.

Correspondance.

M. W., à Nancy. — Pris note de votre abonnement. — Environ 35 fr. pour l'année. — Bonnes.

M. W., à C. — Reçu le mandat et pris note de l'abonnement. — N° 1, pas de fusion de ce côté quant à présent. — N° 2, très-bon à acheter maintenant. — N° 3, gardez, et si vous avez des fonds, faites-vous une moyenne par un nouvel achat.

M. S., à Boulogne-sur-Mer. — Nous ne pourrons en donner une à l'époque de la publication, fin prochain. — N° 1, gardez. — N° 2, presque toutes au cours actuels, surtout le n° 1 d'ici à deux mois. — N° 3, oui. — N° 4, elles sont très-bonnes, mais il n'y a pas de marché et peu de chances de hausse à moins de la vente du chemin ; si vous voulez, nous les négocierons pour vous — Les actions de Marseille à Avignon ne sont plus cotées.

M. C., à Nancy. — N° 1, oui. — N° 2, cela tient à la situation générale, gardez. — N° 3, on en a parlé, mais à tort. — N° 4, fin prochain.

M. L. de L. — N° 1, pendant plusieurs années : 20 fr. ; pour la dernière, environ 35 fr. — N° 2, il n'y a pas de valeur nominale, ce sont des parts. — N° 3, environ 50 fr., mais la fusion n'est pas faite, l'autorisation du gouvernement qui est nécessaire, n'ayant pas encore été obtenue. — N° 5, Rouen, Nord, Strasbourg, Orléans, Midi, Cherbourg, Ouest, Gray.

M. G., à Dunkerque. — N° 1, oui, mais les terrains de Paris sont plus chers que les prairies d'Amérique. — N° 2, on peut toujours ouvrir une souscription, mais on ne peut négocier les titres qu'après la concession et l'approbation des statuts. — N° 3, l'affaire serait réservée aux clients habituels. — N° 4, c'est une question à examiner par le Conseil, et une approbation à obtenir du gouvernement. — N° 5, c'est probable. — N° 6, nous ne pouvons répondre à présent. — N° 7, les statuts sont au conseil d'État.

M. L. T., à Paris. — N° 1, 7 50 de dividende. — N° 2, il faudra voir les cours. — N° 3, non. — N° 4, un peu. — N° 5, deux ans. — N° 6, le chemin de Ceinture ne donnera pas de dividendes, mais chaque compagnie profite par son service des économies qu'il procure, et de l'accroissement de transport qu'il doit déterminer. Si l'exploitation donne un solde en bénéfices, il sera réparti entre les différentes Compagnies qui ont participé à la dépense.

M. R. W., à Valenciennes. — Nous ferons le nécessaire pour le Crédit mobilier. — N° 1, non. — N° 2, de quelques spéculateurs. — N° 3, certainement, au mois de mars.

M. le vicomte P. de C., Côte-d'Or. — Cette valeur n'est pas regardée comme de premier ordre ; le cours de 650 est possible, mais il est bien élevé. — La fusion de mines est possible, mais elle n'est pas certaine.

M. R. P., à Saint-Mihiel. — N° 1, Nord, Strasbourg, Cherbourg, Midi. — N° 2, les obligations sont préférables à acheter aux époques de hausse, les actions dans les cours bas de cette semaine. — N°s 3 et 4, répondu par 1 et 2. — N° 5, bons, mais difficiles à négocier ici. — N° 6, pas maintenant, peut-être plus tard. — N° 8, pas encore connu.

Mme Ve M. — C'est bon à prendre au cours que vous indiquez.

M. M., à Châteauneuf. — N° 1, non. — N° 2, Orléans, Nord, Strasbourg, Rouen.

M. H., à Thionville. — N° 1, n'était pas arrivé. — N° 2, Avignon. — N° 3, gardez. — N° 4, oui. — N° 5, 55 fr. environ. — N° 6, attendez.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, mauvaise raison, l'échange a été fait à des conditions insuffisantes. — N° 2, au cours de ce jour, oui. — N° 3, attendez. — N° 4, Nord, Orléans, Strasbourg.

M. G., à Dijon. — N° 1, mauvaise. — N° 2, médiocre. — N° 3, revenu très-considérable. Les actions seront cotées et les titres remis après l'approbation des statuts par le Conseil d'État.

M. V. P., à Luynes. — Nord, 42 50 ; Orléans, 47. — Partagez votre opération en deux ; les valeurs dont vous nous parlez sont également bonnes dans le présent et dans l'avenir. — P. S. Oui, le solde du dividende en avril ; l'intérêt et une partie du dividende, en octobre.

M. V. P., à Saint-Étienne. — Reçu votre mandat et inscrit votre abonnement.

M. N. à Sédan. — Il est fait droit à votre réclamation. — 15 à 20 0/0 du pair ; très-bon à acheter.

M. V., à Condé. — N° 1, 26 fr. 50. — N° 2, 7 50, la Compagnie ne pouvant pas encore distribuer tous les bénéfices. — N° 3, oui.

M. L. D., à Beuvraignes. — N° 1, Cherbourg, Midi, Gray. — N° 2, pas de versement prochain, la Compagnie a reçu 14 millions et n'a rien dépensé. — N° 3, de 7 à 8 0/0. — N° 4, au mois de mai. — N° 5, au mois de mars.

M. M. à Nancy. — N°s 1 et 2, les collections sont épuisées. — N° 3, attendez. — N° 4, impossible ; mais le *Constitutionnel* et le *Pays* de dimanche en rendront compte.

M. de M., à Lille. — N° 1, c'est probable. — N° 2, Nord, Strasbourg, Orléans. — N° 3, en nous adressant vos ordres et des capitaux.

M. L. R., à Marseille, — N° 1, non. — N° 3, oui. — N° 3, 300 fr. — N° 4, jamais.

M. C., à Toulouse. — N° 1, le coupon de 10 f. est détaché depuis le 7 décembre ; nous l'avons annoncé. — N° 2, 7 50 environ, à fixer par l'assemblée générale d'avril. — N° 3, une partie, sur le Centre, est en cours d'exécution ; l'autre partie sur l'Océan donne lieu à des études définitives sur le terrain. — N° 4, environ 25 fr. pour solde ; on a touché 10 fr. en octobre.

M. H., à Lunéville. — Nous vous répondrons directement par un prochain courrier.

M. T. F. à Gray. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, certainement, si la fusion se fait. — N° 4, probablement plus.

M. D., rue de l'Odéon. — Il serait bon d'acheter celui que vous n'avez pas, mais il ne faut pas vendre pour cela celui que vous avez.

M. A. R., à Mons. — Le coupon de Strasbourg a été détaché par anticipation au commencement de décembre.

M. H. M., à Passy. — N° 1, c'est possible, mais non certain. — N° 2, pas d'appel prochain à craindre. — N°s 3, 4 et 5, ne vendez rien, levez les nouveaux titres et attendez deux mois.

M. Ed. M., près Cherbourg. — N°s 1 et 2, Nord, Strasbourg, Orléans, Rouen. — N° 3, non. — N° 4, non, elle fonctionne toujours ; il s'agit de la développer et non de la dissoudre.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

3e mois de l'exercice. — décembre 1852.

Marchandises 82,388 tonnes	340,204	89
Voyageurs 57,648	101,145	74
Services annexes	84,459	25
Total	525,809	88
Mois correspondant de 1851	436,353	83
Différence en faveur de déc. 1852	89,456	05
Produits du 1er oct. au 31 déc. 1852.	1,565,142	63
id. id. id. 1851.	1,362,451	31
Différence en faveur de 1852	202,691	31

Produits par kilomètre.

Dans le mois	9,224	74
Du 1er oct. au 31 déc. 1852	27,458	64

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

Recettes du mois de décembre 1852.

Voyageurs	24,080 fr.	10
Marchandises, bagages, etc.	16,169	60
Total	40,249	70
Recettes totales du mois correspondant de 1851	34,540	48
Augmentation en 1852	5,709	22

Relevé des Recettes de l'année 1852.

Voyageurs	355,442	14
Bagages, marchandises, etc.	202,745	62
Total	558,187	76
Recettes totales de l'année 1851	490,535	20
Augmentation en 1852	67,652	56

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1853.

74,103 voyageurs	224,551	15
Bagages, marchandises, etc	304,093	65
Total	528,647	80

Semaine correspondante de 1852.

68,398 voyageurs	183,528	85
Bagages, march., etc	252,548	25
Produit total	436,077	10

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 2 au 8 janvier 1853.

13,864 voyageurs	65,759 fr.	30 c.
Bagages, marchandises, etc	91,083	90
Total de la semaine	156,843	20
Total de l'exercice courant	182,902	85
Semaine correspondante de 1851	151,443	70
Exercice correspondant de 1851	164,767 fr.	05 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 2 au 8 janvier 1853.

10,209 voyageurs	25,295 fr.	65 c.
Bagages, Marchandises, etc	40,444	»
Total de la semaine	65,739	65
Total de l'exercice courant	1,458,417	75
Semaine correspondante de 1851	61,314	50
Total de l'exercice correspondant	1,215,823 fr.	20 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 2 au 8 janvier 1853.

(Grande vitesse.) 29,481 voyageurs	160,375	80
(Petite vitesse.) bag., marchand	167,003	70
Total de la semaine	327,379 fr.	50 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853(1)	57,168	47
Total	384,547	97
Semaine correspondante de 1852(2)	225,395	50
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	81,863	65
Total de l'exercice correspondant	307,259	15

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs ; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 26 au 31 décembre 1852.

Voyageurs	154,998	95
Bagages, marchandises etc	147,422	54
Total	402,421	49
Sect. d'Ang°. — Voyageurs	17,763	70
— Bagages, march., etc.	12,934	45
Totaux	433,119	64
Semaine correspondante de 1851	392,120	86
Différence en faveur de 1852	53,035	30
Recettes du 1er janv. au 31 déc. 1852.	26,628,753	01
D° de la section d'Angoulême	558,905	95
Total	27,187,658	96
Recette correspondante de 1851	23,010,707	66
Différence en faveur de 1852	4,176,951	30

Recettes du 1er au 8 janvier 1853.

Voyageurs	215,694	95
Bagages, marchandises, etc	344,048	07
Total	559,743	02
Sect. d'Ang°. — Voyageurs	23,421	40
— Bagages, march., etc.	14,652	40
Totaux	597,816	82
Semaine correspondante de 1852	409,032	54
Différence en faveur de 1853	188,814	28

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

3e année, complément.

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

Du 30 au 31 décembre 1852.

12,140 voyageurs	55,606 fr.	85 c.
Bagages, messagerie, etc	19,891	89
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	61,137	12
Total de la semaine	136,638	86
Recettes antérieures	15,791,821	89
Total général de 1852	15,928,460	75

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Du 1er au 2 janvier 1853.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

3,975 Voyageurs	6,825 fr	75
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	6,294	84
Prélèvement sur les produits de la ligne de Mulhouse à Thann	1,071	81
Total	14,192	40
Recette correspondante de 1852	11,332	48
Différence en faveur de 1853	2,859	92

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 3 au 9 janvier 1853.

Ouest. — 9,260 voyageurs, gr. vitesse	33,578	»
Petite vitesse	24,520	50
Total	58,098	50
Rive gauche. — 14,017 voyag.	12,343	35
Total	70,441	85
Rive droite. — 28,970 voyag.	24,028	80
Total	94,470	65
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	46,675	40
Rive gauche	10,098	65
Total	56,774	05
Rive droite	21,540	50
Total	78,314	55
Recette tot. du 1er au 9 janv. 1853 : Ouest et Rive gauche 1853	95,239 f.	40 c.
Id. 1852	71,650	80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom : — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Recettes du 16 au 22 décembre 1852.

Voyageurs	35,320	20
Bagages et marchandises	54,561	85
Total de la semaine	89,882	05
Semaine correspondante de 1851	55,213	30
Augmentation	34,068	75
Recettes du 1er juillet (1) jusqu'au 22 décembre 1852.	2,370,889	70
Recettes du 1er juil. au 22 déc. 1851	1,893,023	50
Augmentation depuis le 1er juillet	477,866	20

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	25,078	80
Bagages et marchandises	54,849	95
Total de la semaine	79,928	75
Total des Recettes du 1er juillet (2) au 8 déc. sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	4,448,242	70

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1853.

2,932 voyageurs	8,988 fr.	85
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	10,684	05
Total de la semaine	19,672	90
Semaine correspondante de 1852	18,831	»
Différence en faveur de 1853.	841 fr.	90 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 décembre 1852.

Grande vitesse. — 1,058 voyageurs	2,677	68
Petite vitesse	15,250	41
Total	17,928	09
Semaine correspondante de 1851	18,589	05
Diminution pour 1852	660	96

Recettes du 26 décembre 1852 au 1er janvier 1853.

Grande vitesse. — 1,266 voyageurs	3,261	99
Petite vitesse	13,352	40
Total	16,614	39
Semaine correspondante de 1851	17,614	87
Diminution pour 1852	1,000	48

Chemin de fer de Naples

A NOCERA A CASTELLAMARE.

Produits du mois de novembre.

89,011 voyageurs	71,636 fr.	40
Marchandises et bagages	12,182	01
Total	83,818	41
Mois correspondant de 1851	73,742	68

(1) C'est à partir du 1er juillet 1852 que toutes les lignes du Midi ont été réunies dans les masses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(2) Les recettes de la section d'Avignon à Marseille, à compter du 1er janvier jusqu'au 30 juin 1852, présentent, sur la période correspondante de 1851, une augmentation de 288,235 fr. 50 c.

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

Stations.	Heures des départs: Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
Paris... Dép.	8 15	12 15	4 •	8 30	• •
Pontoise. Dép.	9 12	1 8	4 40	9 30	• •
Creil... Dép.	10 30	2 20	5 55	10 50	• •
Compiègne	11 25	3 15	6 55	11 50	• •
St-Quentin Ar.	1 20	5 15	9 10	1 50	• •

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

Stations.	Heures des départs: Mat.	Soir.	Soir.	Soir.
Paris... Dep.	7 30	1 •	11 •	• •
Creil	8 30	2 35	1 5	• •
Amiens	10 45	5 •	4 5	•
Abbeville	11 35	6 17	5 5	•
Boulogne Ar.	1 15	8 25	7 40	•

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

Stations.	Heures des départs: Mat.	Mat.	Soir.	Soir.		Expr. Soir.
Paris. D.	9 30	7 30	1 •	4 •	11 5	• •
Amiens	11 20	6 55	4 40	8 •	4 5	• •
Arras	• •	11 35	• •	• •	6 8	• •
Douai	• •	12 16	• •	• •	7 5	• •
Lille. A.	• •	1 •	• •	• •	8 •	• •

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

Stations.	Heures des départs: Mat.	Mat.	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 15	7 30	11 •
Lille	12 35	6 30	minuit	8 •
Hazebrouck	1 45	7 55	1 •	9 42
Saint-Omer	2 10	8 20	1 22	10 15
Calais	3 •	9 30	2 10	11 30 mat.
Dunkerque	3 •	8 35	• •	11 • mat.

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

Stations.	Heures des départs: Mat.	Soir.	Mat.	Soir.	
Paris... Dép.	7 30	8 •		11 •	• •
Bruxelles. Arr.	5 n. soir.	5 45*		11 10*	• •
Bruxelles Dép.	8 •	7 30	11 45	4 45	
Malines	8 31	8 5	11 45	5 20	
Liége	11 15	11 25	2 45	8 45	
Aix-la-Chap. A.	2 •	2 45	3 15		
Cologne	4 • mat.	5 • soir.	9 • soir.		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

Stations.	Heures des départs: Soir.	Mat.	Mat.	Mat.	Soir.
Cologne... Dép.	11 30		6 45	11 30	• •
Aix-la-Chappelle	1 30*		9 45	2 •	• •
Liége	3 50	8 •	12 5	3 •	• •
Malines	6 35	11 5	2 55	8 10	• •
Bruxelles... Arr.	7 5	11 35 soir.	3 25 soir.	9 10 soir.	• •
Bruxelles... Dép.	8 •	1 15	6 30		
Paris... Arr.	5 • soir.	10 45 soir.	5 30 mat.		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres ; place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage.

Nos des trains	31 mat.	7 mat.	33 mat.	37 mat.	39 mat.	41 soir.	43 soir.	47 soir.	49 soir.	51 soir.	53 soir.	55 soir.	57 soir.	21 soir.	1 soir.
Paris.. D.	7 •	8 15	8 30	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 •	5 30	6 30	7 35	8 30	11 •
Saint-Denis	7 10	*	8 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 45	8 41	11 11
Enghien		8 30		10 54					4 54		5 51			8 51	11 21
Pontoise. A		9 8		11 25					5 25		6 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre.

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

Stations.		Avant Midi: Omn.	Direct	Après Midi: Omn.	Etampes.	Omn.	Malles Tours	Malles Ce[illegible]
Paris... Départs		8 •	9 45	1 15	3 45	5 45	7 45	7 40
Étampes		9 20	10 30	3 11	5 50	7 41	8 20	9 1
Orléans... Arrivées		12 •	12 45	5 15		6 45	10 15	10 40
	Mixte							
Orléans... Departs	6 35	12 40		5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10 53	
Vierzon	9 23	2 43		7 50			12 51	
Bourges	10 30	3 •		9 •			1 29	
Nérondes	11 41	4 25		10 2			2 27	
Nevers... Arrivées	12 45	5 13		10 55			3 45	
Vierzon... Départs	6 35	2 53		•			1	1
Châteauroux... Arrivées	12 •	4 40		•			2	2
Départs de **Paris** pour **Corbeil**	Mat. 9 30	Soir. 3 5	Soir 8 45	Dép de Corbeil	Mat. 7 35	Matin 11 5	Soir 3 45	Soir 6 15

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. 40, 11 h. 35 matin, 5 h., 12 h. soir.
— de **Vierzon** pour **Paris** 6 h. 12 matin, 2 h. 22, 6 h. 50 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

Stations.	Avant Midi: Mixte.	Omn.	Omn.	Direct	Après Midi: Omn.	Omn.	Direct
Paris... Départ	•	•	8 •	9 45	1 15	5 45	7 15
Orléans... Arrie.	•	•	12 •	12 45	5 15	8 45	10 15
Orléans... Départ.	•	6 45	midi 30		5 31	10 31	
Blois	•	8 41	2 3		7 30	12 4	
Tours... Arr.	•	10 40	3 25		9 25	1 25	
Tours... Départ.	6 15		3 50			1 55	
Châtellerault	8 30		6 •		•	3 11	
Poitiers... Arr.	9 30		7 12		•	4 32	

Départs de **Poitiers** : 4 h. 55, 10 h. • matin, 5 h. soir.
— de **Tours** : 7 h. 45 matin, 1 h. 50, 6 h. 40 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

Stations.	Avant Midi: Mixte.	Omn.	Direct	Après Midi: Omn.	Malles
Paris... Dép.	•	8 •	9 45	5 45	7 45
Orléans... Dép.	•	10 30		10 30	
Tours... Arr.	•	2 25		1 25	
Tours... Dép.	6 30	3 40		4 45	
Saumur	8 45	5 11		2 16	
Angers... Arr.	10 25	6 28		4 30	
Nantes	1 •	9 40		6 48	

Départs de **Nantes** : 6 h. 15, 8 h. 25 matin ; 3 h. 25 soir.
— de **Tours** : 4 h. 06 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

Stations.	Av. Midi: Omn.	Exp.	Omn.	Omn.	Après Midi: Exp.	Omn.	Omn.	Omn.	Mixt	Post
Paris... D.	8 25	9 25	midi.	•	•	—	4 25	7 25	8 25	11 •
Maisons	8 51	• •	12 29	•	•	•	4 51	7 51	•	•
Poissy	9 15	• •	12 18	•	•	•	5 13	8 11	•	•
Mantes	10 28	• •	1 50	•	•	•	6 12	9 7	•	•
Vernon	11 12	10 56	2 34	•	•	•	7 •	9 56	•	•
Rouen... A.	11 55	12 •	4 15	•	•	—	8 35	11 25	2 15	2 35
Rouen... D	1 •	12 15	4 30	•	•	•	•	•	3 3	
Yvetot	2 16	1 6	5 52	•	•	•	•	•	•	
Havre... A	3 30	2 •	7 45	•	•	•	•	•	4 5	
Rouen... D	• •	12 15	1 45	•	•	•	•	•	3 20	
Dieppe... A.	• •	2 15	7 45	•	•	•	•	•	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes mat.	Poissy jeudi mat.	mat.
11 •	7 •	10 •
11 34	7 20	•
12 •	7 45	10 30
1 •		
Retour matin. 6 45	Retour soir. 4 10	soir 5 20

Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre
7 15	6 •
10 25	6 35

Départs du **Havre** pour **Paris** : — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 6 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris** : — 7 h. 10 h. 50 ; matin, — 5 h. 40, 9 h. 45, soir.
— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 45, 10 h. 35 mat., — 1 h. 25, 6 h., 8 15, soir, minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 8 h. 45, 6 15, mat. ; — 1 h. 15, 3 h. 30, 6 30, 9 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

Dist.	Stations.	Avant Midi: Omn. 1.	Omn. 3.	Omn. 5.	Omn. 7.	Direct 11.	Après Midi: Omn. 17.	Omn. 21.	Direct 23.
kil.	Paris	•	•	•	6 45	9 30	1 •	5 30	7 30
24	Lagny	•	•	•	7 41	10 0	1 49	6 19	8 03
45	Meaux	•	•	•	8 05	10 25	2 20	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	•	•	•	8 41	10 51	2 56	7 26	8 5[illegible]
142	Epernay	•	•	•	11 •	12 31	5 15	9 45	10 41
172	Châlons	•	•	1 45	11 50	1 09	6 05	10 30	11 19
205	Vitry-le-François	•	•	5 30	12 40	1 49	6 55	•	12 •
251	Bar-le-Duc	•	•	6 35	2 08	2 50	8 30	•	1 10
281	Commercy	•	•	7 50	3 15	3 40	6 25	•	2 10
352	Nancy	•	3 30	9 48	5 25	5 19	11 11	•	3 55
385	Lunéville	•	6 30	10 51	6 30	6 15	•	•	4 40
431	Sarrebourg	•	8 •	12 10	8 08	7 31	•	•	6 10
4[illegible]	Saverne	5 45	9 50	1 10	8 50	8 18	•	•	7 •
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	6 12	•	•	8 •

Départs de **Strasbourg** 3 h. 45, 10 h. 25 matin ; 4 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 50 matin, 12 h. 14, 5 h. 54 soir.
— **Lunéville** 9 h. 25 matin, 1 h. 30, 7 h. 45 soir.
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 38, 8 h. 13 soir.
— **Commercy** 8 h. 08 matin, 12 h. 31, 3 h. 56, 9 h. 43 soir.
— **Bar-le-Duc** 0 h. 19 matin ; 1 h. 39, 4 h. 57, 10 h. 52 soir.
— **Vitry-le-François** 10 37 matin, 2 h. 37, 5 h. 32, 11 h. 32 soir.
— **Châlons** 12 h. 33, 5 h., 11 h. 24 matin, 3 h. 44, 6 h. 31, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h. 43 h. matin ; 3 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 33, 8 h. 15, 9 h. 00 soir, 9 h. 35 les dimanches et jours de fêtes seulement.

Arrivé à **Paris** 4 h. 30, 8 h. 25, 9 h. 55 matin ; 4 h. 10, 8 h. 50, 10 h. 50 soir.
Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

Dist.	Stations.	Avant midi: 31.	33.	35.	Après midi: 37.	39.
•	Nancy	2 20	6 35	11 •	5 16	8 30
341	Frouard	3 30	6 49	11 16	5 27	8 44
364	Pont-à-Mousson	4 01	7 20	11 53	6 04	9 20
391	Metz	4 50	8 10	12 51	7 00	10 05
452	Forbach	6 55	•	2 45	9 30	•

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h. 11 h. mat. ; 1 h. 50 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 40, 5 h. 05 matin ; 12 h. 11, 3 h. 6 h. 31 soir.
— **Pont à Mousson** pour **Nancy** 3 h. 52, 8 h. 29 matin, 1 h. 49, 3 h. 49, 7 h. 49 soir.
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 27, 8 h. 06 matin ; 2 h. 26, 4 h. 26, 8 h. 16 soir.

Arrivée **Nancy** 0 h. 40, 9 h. 20 matin, 2 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist.	Stations.	Av. Midi: 1.	3.	Après Midi: 5.	7.	9.
kilom.	Paris	•	9 5	3 5	8 20	•
79	Montereau	5 •	11 31	5 44	10 55	•
103	Les Ormes	6 0	12 18	6 37	11 31	•
121	Nogent	7 4	12 44	7 21	12 6	•
133	Pont-sur-Seine	7 34	1 6	7 42	12 20	•
142	Romilly	8 5	1 20	8 4	12 40	•
156	Mesgrigny	8 42	1 39	8 31	12 56	•
176	Troyes	6 17	2 11	9 05	1 34	•

Départs de **Troyes** *pour* **Paris** : 6 h. 30, 11 45 matin, 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** *pour* **Paris** : 3 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 35, 8 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 8 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4. 4 30 soir
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 6 45
N° 4. 4 45 soir.
N° 5. 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE.
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 9 30 s. — Dernier train • 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, d'heure en heure, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 9 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.

Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, d'heure en heure, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse, — Carrousel, — Pointe-St-Eustache, — boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'École, 14 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 8, 6 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 6 1/2 soir.

COMPTOIR NATIONAL d'escompte de Paris.

Par décision du Conseil d'administration, en date du 5 de ce mois, MM. les actionnaires du Comptoir sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le samedi 22 janvier courant, à une heure de relevée, au siége de la Société, 14, rue Bergère, à l'effet de statuer sur la proposition d'augmentation du capital social du Comptoir.

Conformément à l'art. 23 des statuts, les actionnaires devront déposer leurs actions au Comptoir dix jours au moins avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire avant le 12 janvier courant.

Il leur sera délivré, en échange, un récépissé nominatif qui leur servira de carte d'entrée.

EN VENTE,

A la librairie de BACHELIER, 55, quai des Augustins, à Paris.

HYDRAULIQUE APPLIQUÉE, Nouveau système de locomotion sur les chemins de fer, par M. L. D. GIRARD, ingénieur civil. In-4°, avec planche.

Prix : 2 fr. 50.

MM. les porteurs d'Obligations anciennes et nouvelles de la Compagnie du chemin de fer de Versailles, rive droite, sont prévenus qu'il sera procédé, aujourd'hui samedi, 15 du courant, à 1 heure, dans les bureaux de la Compagnie de l'Ouest, 5, rue d'Isly, au tirage public des obligations a rembourser le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854, conformément au tableau d'amortissement des emprunts de 1839 et de 1843.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORLÉANS AVEC SES PROLONGEMENTS.

— MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852 sont informés que le Conseil d'administration de la Compagnie a fixé au 31 janvier 1853, l'époque à partir de laquelle seront exigés les intérêts de retard pour le 2e versement sur lesdites obligations, échu le 1er de ce mois.

Le directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE

PARIS A ORLÉANS

AVEC SES PROLONGEMENTS.

MM. les actionnaires sont prévenus que le tirage des 509 actions à rembourser pour 1853, conformément à l'art. 60 des statuts de la Compagnie, se fera publiquement le lundi, 31 janvier courant, à dix heures du matin, dans les bureaux de la Compagnie, rue Drouot, n° 4, et que le remboursement de ces actions s'effectuera à partir du 3 février suivant.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore échangé les titres anciens contre les actions nouvelles, sont invités à se présenter, sans retard, pour en effectuer l'échange, au bureau de la Compagnie, rue Drouot, n° 4, faute de quoi, ils ne participeraient pas aux chances du tirage.

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, du 7 janvier courant au 17 du même mois, il est accordé à tout porteur de *cinq* actions de la 1re et de la 2e émission *deux* actions de la 3e.

Les porteurs de *trois* actions anciennes auront droit à *une* action nouvelle.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient ajourner à la liquidation du 31 janvier la souscription de ces actions nouvelles pourront jouir de ce délai en bonifiant l'intérêt de retard à 4 0/0 l'an, du 18 janvier au 5 février, sur le montant du versement de 250 fr. par action.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 11 décembre, le Sous-Comptoir fait des avances sur les actions de la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Le Secrétaire du Conseil,
HERNOUX.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 2 novembre, le sous-comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres des compagnies de PARIS A CAEN ET A CHERBOURG ET DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Secrétaire du Conseil d'administration.
HERNOUX.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 19 novembre, le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon.

Le secrétaire du Conseil d'administration,
HERNOUX.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

EMPRUNTS CONVERTIS.

Liste par ordre numérique des Obligations nouvelles remboursables le 1er février 1853, par suite du tirage fait en séance publique, le 23 décembre 1852, au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44.

1re SÉRIE. 13 obligations.	2me SÉRIE. 13 obligations.	3me SÉRIE. non encore émise. 13 obligations.
440	6,393	12,658
688	6,395	13,129
1,580	6,449	13,420
2,544	7,094	13,664
3,625	7,861	14,586
3,887	8,654	15,266
4,311	9,006	15,485
4,642	9,416	16,239
4,676	9,558	16,399
5,346	10,064	16,442
5,399	11,376	16,544
5,425	11,540	17,688
5,538	11,792	17,775

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'Obligations de l'emprunt contracté le 1er octobre 1848, sont prévenus que les cinq Obligations portant les numéros 2,703, 2,725, 2,757, 2,765 et 2,777 désignées par le sort au tirage du 31 décembre 1852, seront remboursées, à raison de fr. 1,250 chacune, à partir du 3 janvier 1853, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11.

Par ordre du Conseil :

Le chef de l'Exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANCON.

4e appel de 50 francs par action.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un 4e appel de 50 fr. par action pour l'époque du 1er janvier 1853, sous déduction de 2 fr. pour intérêts sur les versements antérieurs, soit net à verser 48 fr. par action.

L'intérêt à 5 p. 0/0 sera dû et exigé à partir du 1er janvier, conformément à l'art. 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 1er au 20 janvier 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, n° 66.

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72.

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 29 janvier 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 janvier, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Paiement des intérêts des Obligations 3 0/0.

MM. les porteurs des obligations *trois pour cent* de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le paiement du semestre échu le 31 décembre 1852, soit 7 fr. 50 par obligation, aura lieu à partir du 3 janvier 1853 :

A Paris, rue Taitbout, 18, de 10 heures à 2 h.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

AVIS.

Les gérants des houillères, fonderies et forges de Bouquiés et de Fumel ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Société que, conformément à l'art. 24 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires aura lieu le lundi 31 janvier, à deux heures après midi, au siége de la Société, rue de Grammont, 21.

P. S. Pour être admis à faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de dix actions.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La situation ne s'est pas améliorée depuis huit jours. La baisse a fait chaque jour de nouveaux progrès, sans qu'aucun motif sérieux puisse expliquer ce mouvement rétrograde. Beaucoup de spéculateurs qui étaient restés longtemps à la hausse, et qui, depuis six semaines, ont éprouvé des pertes considérables, se sont mis définitivement à l'écart, quelques-uns même ont pris des positions à la baisse et ont écrasé les cours par leur vente. Les rangs des spéculateurs s'éclaircissent de jour en jour à la Bourse, et l'on commence de tous côtés à se plaindre des agents de change, qui ont contribué à amener cette baisse par la mesure intempestive qu'ils ont adoptée au mois de novembre pour exiger des couvertures des acheteurs de chemin de fer. On leur reproche avec raison d'avoir toujours refusé de renoncer à leur double liquidation, et d'avoir fatigué la spéculation par la multiplicité des courtages et par les hauts prix des reports qu'il fallait renouveler tous les quinze jours. Il y a en ce moment une sorte de découragement qui permet à quelques vendeurs hardis d'écraser chaque jour le prix de la rente et des chemins de fer. Ils multiplient leurs offres à mesure qu'ils s'aperçoivent que leurs adversaires perdent du terrain.

La baisse n'a guère épargné aucune valeur : les actions du Crédit mobilier sont tombées de 825 à 770. Le Crédit foncier, qui était le 11 janvier, à 1,100, a reparu le lendemain à 720, lorsque l'on a cessé de souscrire aux nouvelles actions. Ce cours était d'ailleurs équivalent à celui de la veille, mais hier cette valeur a fléchi de 675. Les certificats d'obligations du Crédit foncier sont peut-être la seule valeur qui ait été recherchée ; elle a repris de 1,055 à 1,090. On s'attend à les voir à des cours très élevés pour le moment du tirage de mai.

Les actions de chemin de fer ont cédé après une longue résistance à l'influence de la rente. L'approche de la liquidation de quinzaine a intimidé plus que jamais les acheteurs. On ne s'est pas encore décidé à faire des reports; beaucoup d'acheteurs ont préféré liquider tout-à-fait leurs opérations. Les meilleures lignes ont été atteintes par la baisse, et ce mouvement n'a rencontré jusqu'à présent aucune résistance sérieuse. On prétend que certains capitalistes qui ont vendu leur 3 0/0 à 76 et leurs actions au-dessous des prix actuels, et qui n'ont pas voulu rentrer dans leurs valeurs depuis six mois attendent que leurs cours soient revenus sur la cote pour rentrer seulement dans leurs valeurs. Aussi la baisse s'est faite sans que les vendeurs aient songé à examiner le produit certain des lignes qu'ils avaient entre les mains.

Les obligations de chemins de fer sont assez bien tenues. Beaucoup de capitaux qui ont abandonné les actions recherchent un genre de placement qui soit à l'abri des violentes oscillations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 6 jusqu'à celle du 18 janvier :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 20 à 80 95; elle est restée à 79 50; et à terme, de 80 50 à 81 05, et elle est restée à 74 60.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 105 20 à 105 80, et elle est restée à 104 70 au comptant. Elle a varié à terme de 105 30 à 105 95 ; elle est restée à 104 60.

La Banque de France a fléchi de 2,845 à 2,820; le Crédit mobilier, de 825 à 770. Le Crédit foncier a fait 1,100, et après la fermeture de la souscription des nouvelles actions, 720 et 675. Les obligations ont monté de 1,052 à 1,090; elles ont fermé à 1,075.

Le Nord a fléchi de 857 50 à 830, en baisse de 27 50.

Strasbourg a fléchi de 802 50 à 760, en baisse de 42 50.

Lyon a fléchi de 398 75 à 865, en baisse de 33 75.

Orléans a fléchi de 1,002 50 à 990 50, en baisse de 10.

Rouen a fléchi de 985 à 977 50, en baisse de 7 50.

Le Havre a fléchi de 520 à 500, en baisse de 20.

Bâle a fléchi de 355 à 347 50, en baisse de 7 50.

Avignon a fléchi de 752 50 à 705, en baisse de 47 50.

L'Ouest a fléchi de 745 à 670, en baisse de 75.

Mais la baisse de cette ligne n'est qu'apparente ; elle représente la différence des actions nouvellement souscrites, et pour lesquelles la souscription a été fermée le 10.

Cherbourg a monté de 620 à 640; il est resté à 620.

Le Midi a fléchi de 600 à 555; il est resté à 560, en baisse de 40.

Dijon a fléchi de 550 à 520, en baisse de 30.
Gray a fléchi de 535 à 495, en baisse de 40.
Dieppe a fléchi de 340 à 335, en baisse de 5.
Saint-Germain a fléchi de 1,400 à 1,350, en baisse de 50.

Montereau seul s'est tenu de 297 50 à 300.

Versailles (rive gauche), de 345 à 358.

Samedi. — Les cours ont repris faveur, la rente a été demandée pendant toute la bourse et la spéculation était plus rassurée. Les chemins de fer ont également repris faveur. La rente 3 0/0 a repris de 79 80 à 80 70. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 104 90 à 105 60, et elle est restée à 105 60. La Banque s'est tenue à 2,845. Le Crédit mobilier a fait 825 ; le Crédit foncier, 1,110 ; les obligations du Crédit foncier, 1,050. Les actions du Nord ont varié de 857 50 à 865 ; Lyon, de 893 75 à 904 75; Strasbourg, de 797 50 à 807 50 ; Orléans, de 1,010 à 1,015; Rouen, de 980 à 995 ; le Havre, de 510 à 515 ; Bâle, de 352 50 à 357 10. L'Ouest a fait 735 ; Bordeaux à Cette, de 597 50 à 600 ; Avignon, de 747 50 à 752 50. Dijon a fait 540 ; Dieppe, 335 ; Cherbourg, de 630 à 632 50 ; Saint-Germain, 1,371 ; Versailles (rive gauche), 1,350.

Lundi. — Les cours se sont bien tenus, cependant ils étaient plus faibles à la clôture. Les chemins de fer ont fléchi sensiblement. Le 3 0/0 a varié de 80 90 à 80 70; le 4 1/2 0/0, de 105 80 à 105 70. La Banque a fait 2,845. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 815; le Crédit foncier, de 15 à 1,095. Les obligations du Crédit foncier ont monté de 5 à 1,055. Le Nord a varié de 870 à 860; Strasbourg, de 810 à 800; Lyon, de 910 à 900; Orléans, de 1,025 à 1,020; Rouen, de 1,000 à 995; le Havre, de 520 à 517 50; Bâle, de 360 à 365; Avignon, de 760 à 757 50; Cherbourg, de 640 à 637 50; le Midi, de 605 à 600; Montereau, de 300 à 297 50; Dijon, de 540 à 535. Saint-Dizier était à 525; l'Ouest à 670 à terme; Dieppe à 335; Sceaux à 150; la Teste à 260.

Mardi. — L'apparence de fermeté que l'on avait observée pendant deux jours a déjà disparu. Toutes les valeurs sont en forte baisse. Les chemins de fer n'ont pas pu résister à l'entraînement de la rente. Ils commençaient d'ailleurs à être affectés par l'approche de la liquidation de quinzaine. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 c. au comptant à 80 40, et de 15 à 80 35 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi, au comptant, de 35 à 106 35, et, à terme, de 10 à 105 40. La Banque a fléchi de 5 à 2,840. Le Crédit mobilier s'est tenu à 815. Le Crédit foncier a monté de 5 à 1,100. Les obligations du Crédit foncier ont monté de 7 50 à 1,062 50. Le Nord a fléchi de 5 à 855; Strasbourg, de 2 50 à 797 50; Lyon, de 2 50 à 897 50; Avignon, de 7 50 à 750; Orléans, de 10 à 1,010. Rouen a monté de 2 50 à 997 50; le Havre, de 2 50 à 520. Cherbourg a fléchi de 2 50 à 635. L'Ouest s'est tenu à 690. Gray a fléchi de 15 à 520; Dieppe, de 1 25 à 533 75; Saint-Germain, de 25 à 1,375; Bâle, de 5 à 860; le Midi, de 5 à 595; Sceaux, de 10 à 140.

Mercredi. — Nouvelle baisse générale. Les cours semblent se soutenir au début de chaque bourse, et sont écrasés pour la clôture. Les chemins ne se tenaient pas mieux que la rente. Le 3 0/0 a fléchi de 40 c. au comptant à 105 30, et de 25 c. à terme à 80 10; le 4 1/2 0/0, de 05 au comptant à 105 30, et de 15 à terme à 105 25. La Banque s'est tenue à 2840. Le Crédit foncier a varié de 740 à 720. Les obligations du Crédit foncier ont monté à 1,085. Le Crédit mobilier a fléchi de 15 à 800; le Nord, de 10 à 845; Strasbourg, de 10 à 787 50; Lyon, de 12 50 à 885; Avignon, de 750 à 742 50; Cherbourg, de 625 à 628 75; Rouen, de 2 50 à 995; le Havre, de 7 50 à 512 50; Bâle, de 5 à 355. L'Ouest a fait 610; Gray, 520. Dijon a fléchi de 5 à 530; le Midi, de 7 50 à 587 50; Dieppe, de 2 50 à 337 50. Orléans s'est tenu à 1,010. Saint-Germain a monté de 5 à 1,380; Versailles (rive gauche), de 5 à 350.

Jeudi. — La baisse a fait de nouveaux progrès. Toutes les valeurs sont restées aux plus bas cours de la semaine. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 70 50, et à terme de 50 c. à 75 fr.; le 4 1/2 0/0, de 60 au comptant, à 104 70, et de 75 à terme à 104 60; la Banque, de 20 à 2,820; le Nord, de 15 à 830; Strasbourg, de 27 50 à 760; Lyon, de 20 à 865; Orléans, de 17 50 à 992 50; Rouen, de 17 50 à 977 50; le Havre, de 12 50 à 500; Bâle, de 7 50 à 347 50; Avignon, de 37 50 à 705. L'Ouest s'est tenu à 670. Gray a fléchi de 25 à 495; Dijon, de 10 à 520; le Midi, de 27 50 à 560; Cherbourg, de 875 à 620; Saint-Germain, de 30 à 1,350.

Vendredi. — La baisse semble enfin arrêtée. Toutes les valeurs se sont améliorées et ont fermé avec une reprise assez forte sur la cote d'hier. Les chemins de fer étaient bien demandés à la clôture. Le 3 0/0 a repris de 79 60 à 80 15; le 4 1/2 0/0, de 104 80 à 105 20. La Banque a fléchi de 20 à 2,800. Le Nord a monté de 18 75 à 848 75; Lyon, de 18 75 à 633 75; Avignon, de 25 à 730; Orléans, de 10 à 1,000 50; Rouen, de 7 50 à 985; le Havre, de 10 à 520; Cherbourg, de 5 à 625; le Midi, de 15 à 575; Bâle, de 7 50 à 355.

J. [illegible]

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Sommes payées à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	31 fr. p. 3 m.(2)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout	10 fr. p. 3 m.(2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	94	36,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	99	24,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1853	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	18,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout	17	91	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	99	50,000	500	225	6 fr. 25 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1362	99	300,000	500	tout.	33 f. 30 c. p. 1 an.	oct. 1853	Cie d'Orléans
627	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	198	99	54,000	350	tout.	11 fr. 51 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
368	515	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	8,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	98	99	33,200	500	200	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,300	5,000	tout.	350 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	625 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Cie (2) d'industrie
»	»	99	80,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne
tout.	40	80	16,000	1,000	tout.	39 fr. 10 par an.	janv. 1852	Naples à Castellamare
tout.	30	90	9 400	500	tout.	23 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 8 au 14 Janvier 1853.

Noms	8 comp.	8 terme.	10 comp.	10 terme.	11 comp.	11 terme.	12 comp.	12 terme.	13 comp.	13 terme.	14 comp.	14 terme.
Nord	862 50	870 »	865 »	857 50	853 25	855 »	845 »	845 »	830 »	832 50	843 75	830 »
Paris à Rouen	990 »	990 »	997 50	1000 »	995 »	995 »	993 »	985 »	977 50	972 »	985 »	990 »
Rouen au Havre	513 »	513 »	517 50	»	517 50	5.0 »	512 50	513 »	500 »	495 »	510 »	505 »
Dieppe et Fécamp	335 »	»	335 »	»	340 »	»	337 50	»	335 »	»	340 »	»
Caen et Cherbourg	630 »	630 »	635 »	635 »	635 50	635 »	628 75	630 »	620 »	520 »	627 50	627 50
St-Germain	1375 »	»	»	1380 »	1375 »	1373 75	1380 »	1370 »	1350 »	»	»	»
Versailles (r. g.)	350 »	»	»	»	345 »	»	340 »	»	»	»	»	»
Ouest	735 »	»	»	»	670 »	»	670 »	670 »	670 »	675 »	»	»
Paris à Sceaux	150 »	»	150 »	»	140 »	»	110 »	»	140 »	»	»	»
Cie d'Orléans	1015 »	1017 50	1020 »	1020 »	1015 »	1010 »	1010 »	1007 50	992 50	995 »	1002 50	1002 50
Paris à Strasbourg	800 »	795 »	805 »	800 »	797 50	795 »	787 50	785 »	760 »	765 »	778 75	780 »
Strasbourg à Bâle	352 50	353 50	360 »	360 »	360 »	357 50	355 »	350 »	347 50	345 »	353 »	350 »
Blesme à Gray	»	»	525 »	»	520 »	520 »	520 »	520 »	495 »	500 »	493 »	500 »
Paris à Lyon	898 25	895 »	907 »	915 »	897 50	895 »	885 »	885 »	865 »	8 5 »	882 75	887 50
Montereau à Troyes	»	»	297 50	»	300 »	297 50	»	»	300 »	»	300 »	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	340 »	335 »	335 »	330 »	333 75	335 »	330 »	330 »	320 »	330 »	320 »	315 »
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cie (2) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	747 50	745 »	755 »	750 »	750 »	747 50	742 50	742 50	705 »	710 »	730 »	730 »
Chemins du Midi	597 50	595 »	602 50	600 »	595 »	590 »	587 50	585 »	560 »	570 »	575 »	580 »
Bordeaux à la Teste	»	»	260 »	»	260 »	»	»	»	»	»	»	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 70	80 80	80 70	80 50	80 40	81 [illegible]	80 »	80 10	79 50	79 60	80 »	80 15
Rentes 4 1/2 0/0	105 50	105 70	105 70	105 50	105 35	105 40	105 30	105 25	104 70	104 60	104 90	105 20
Banque de France	2845 »	»	2845 »	»	2830 »	»	2840 »	»	2820 »	»	2800 »	»
Crédit mobilier	810 »	»	815 »	»	815 »	»	800 »	»	770 »	»	755 »	»
Comptoir national	700 »	»	705 »	»	700 »	»	700 »	»	»	»	700 »	»
Banque Foncière	1120 »	»	1085 »	»	1100 »	»	720 »	»	678 »	»	370 »	»
Do Obligations (Cert.)	1050 »	»	1055 »	»	1062 »	»	1067 »	»	1075 »	»	1080 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 8 au 14 Janvier 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	8	10	11	12	13	14
1851.	190,000	75 ans.	335	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord Boulogne	377 50	375 »	377 50	375 »	375 »	372 50
Do	60,000	50 —	1,030	1,250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1155 »	»	1130 »	»	1150 »	»
1852.	60,000	98 —	533	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée	550 »	550 »	550 »	550 »	550 »	547 50
Do	3,300	99 —	1,000	1,250	25	ass. genle	janv. juill.	Montereau à Troyes	995 »	»	1010 »	»	1000 »	1010 »
Do	50,300	93 —	500	650	12 50	ass. genle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	573 50	575 »	573 50	572 50	573 50	570 »
1849.	11,431	48 —	1,125	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	1110 »	1110 »	1110 »	1110 »
Do	5,201	48 —	1,250	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1853.	4,405	50 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1115 »	»	1115 »	1110 »	»	1110 »
1842.	7,319	31 —	1,102	1,250	25	mai. nov.	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do	8,238	47 —	1,125	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	1145 »	1145 »	»	»	1140 »
1848.	13,333	83 —	750	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	1125 »	»	»	1120 »	1120 »
1852.	150,000	99 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	370 »	370 »	370 »	370 »	370 »	370 »
1845.	3 887	75 —	1,000	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	925 »	»	»	»	925 »
1847.	4,965	88 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	1125 »	1125 »	1125 »	»
1845.	12,000	78 —	1,000	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1080 »	1080 »	1080 »	»	1080 »	1080 »
1848	5,000	97 —	800	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	1220 »	»	1220 »	1230 »	1220 »	1220 »
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	1075 »	»	1075 »	»	»
1852.	20,300	50 —	500	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	540 »	»	»	540 »	»
1841.	4,500	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 7 décembre au 13 Janvier. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes	7	8	10	11	12	13
Nord	850 » à 862 50	862 50 à 875 »	862 50 à 875 »	862 50 à 875 »	850 » à 862 50	843 75 à 856 25
Paris à Strasbourg	790 » à 793 75	785 » à 792 50	780 » à 790 »	800 » à 797 50	775 25 à 781 25	775 » à 787 50
Cie d'Orléans	950 » à 1000 »	975 » à 1025 »	975 » à 1025 »	987 50 à 987 50	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »
Paris à Rouen	937 50 à 962 50	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	987 50 à 987 50	962 50 à 987 50	950 » à 975 »
Rouen au Havre	493 75 à 508 75	505 » à 512 50	500 » à 510 »	503 » à 510 »	500 » à 512 50	493 75 à 506 25
Lyon	912 50 à 897 50	900 » à 905 »	900 » à 905 »	900 » à 895 »	881 25 à 893 75	881 25 à 893 75
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demande.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Divd. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	200	525 »	Montchanin ... charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1170	Azincourt ... charb.	1/1 500	300	— de Wazemmes	500	135	Sécurité ... mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	427 50	Seyssel (français) ... Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde ... mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... canal.	1000	835	Do (anglais) ... Asph.	100	»	— — 2e série	100	45 »	Chambre d'assur. ... mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes ... Asph.	1000	400	— de Besançon	430	515 »	Vigie ... mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée ... canal.	5300	6500	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan ... mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne ... canal.	1000	1030	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4000 »	— de Versailles	500	525	Nationale ... Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1000	Maubeuge (Nord) ... Forg.	1/0 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale ... Inc.	5000	470 0/0 b.
Ténès ... (cuivre).	100	150	Alais ... Forg.	3000	1730	Messageries Nationales.	10000	10000	Union ... Inc.	5000	36 0/0 b.
Nouvelle-Montagne ... (zinc).	1000	775	Blanc de zinc, act. N. libér.	500	590	— Caillard	1000	565	France ... Inc.	5000	35 0/0 b.
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	800	— act. libér.	500	535	Gondoles parisiennes	»	172 50	Phénix ... Inc.	4000	3400 »
Stolberg ... (zinc).	750	975	Valentin-Cocq ... Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2100	Providence ... Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	87 50	Soc. Cail et Ce ... Usine.	1000	1475	Omnibus (rive gauche)	250	160 »	Urbaine ... Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy ... charb.	1000	1950	Travaux de Chameroy. Usine.	200	800 »	Favorites ... Omnibus.	500	1501	Confiance ... Inc.	3000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe ... charb.	1000	1380	Télégraphe sous-marin	25	30 ex-d.	Hirondelles ... Omnibus.	1000	330	Soleil ... Inc.	6000	62 0/0 b.
Chazotte ... charb.	1/3520	400	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6900 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	760	Nationale ... Vie.	3000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	800	»	— français ... (Dito)	500	1815 »	Tricycles ... Omnibus.	500	460	Générale ... Vie.	7500	33 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud) ... charb.	1000	300	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén. .. Pet. V.	500	810 »	Union ... Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire ... charb.	1/65000	365 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4200 »	Désirées ... Pet. voit.	500	510 »	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1320 »
Grand'Combe ... charb.			— de Belleville libéré	500	1100 »	Lutéciennes. .Pet. voit.	500	835 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flénu ... charb.	1000	150	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	532 50	Docks	250	222
Long-pendu ... charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	650 »	Générale ... Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	355
Épinac ... charb.	1/3 100	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	40 0/0 b.	Cohin (Provent)	500	322 50
Haute-Loire ... charb.	800	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	31/4 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	108

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20. *Le Directeur* J. MIRÈS,

N° 611. 12e ANNÉE. — N° 4. SAMEDI 22 JANVIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

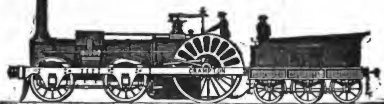
PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu.*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Étranger	16 »	— 30 »

FONDÉ EN 1842.



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lowell et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

SOMMAIRE.

Situation et avenir des Chemins de fer.

RECETTES COMPARÉES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS EN 1850, 1851 ET 1852.

« Les produits kilométriques des chemins » de fer décroissent en raison du développe» ment du réseau et du prolongement des li» gnes précédemment exploitées. » — Telle est la loi générale depuis longtemps admise et invariablement vérifiée par l'expérience des chemins anglais et belges.

Rien de plus facile à expliquer qu'une pareille loi. En tout pays, on commence la construction des chemins de fer par les lignes les plus riches, desservant les villes les plus populeuses, déjà pourvues de moyens de communication très-multipliés et très-économiques. Une fois ces premières lignes terminées, on entreprend celles de second ordre, conduisant à des villes moins importantes, traversant des populations moins denses; puis après les secondes viennent les troisièmes, et à mesure qu'on avance, plus les lignes s'éloignent des grands centres et pénètrent dans les campagnes, moins on trouve de voyageurs et de produits à transporter; le trafic local, intermédiaire, devient rare, et, par une conséquence naturelle, fatale, les produits kilométriques diminuent.

Cette loi, cependant, si spécieuse qu'elle puisse paraître, n'est pas inflexible, et, pour la France du moins, elle n'est pas vraie jusqu'à présent. Il y a plusieurs années déjà nous le disions, et on refusait de nous croire; aujourd'hui, le doute n'est plus possible, car les faits parlent et nul ne peut les contester.

Etablissons-les d'abord; nous les expliquerons ensuite.

D'après le tableau ci-joint, qui ne diffère de celui inséré au *Moniteur* du 15 janvier que par le mode de groupement, le nombre des lignes et des différences de chiffres peu importantes, la longueur moyenne des voies de fer exploitées en 1852 par les dix-sept compagnies dont les recettes sont publiées régulièrement par nous, a été de. . 3,498 kil.
que nous réduisons dans le tableau à. 3,351
parce que nous n'avons pu connaître que pour les six derniers mois les recettes exactes des chemins de fer de la rive droite du Rhône, faisant partie du réseau concédé à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

La longueur totale des chemins en exploitation au 1er janvier 1852 était de 3,432 kil.
Au 31 décembre 1852 elle était de. 3,737
L'accroissement a été ainsi de. . 305
Mais les sections nouvelles ayant été ouvertes à des époques assez distantes du 1er janvier, l'exploitation moyenne pour l'année entière a porté seulement sur 3,498 kilomètres.

Les sections ouvertes en 1852 sont les suivantes :

Chartres à la Loupe	36 kil.
Commercy à Frouard	50
Nancy à Sarrebourg.	79
Forbach à la frontière.	7
Angoulême à Bordeaux	133
Ensemble. . .	305 kil.

Voici maintenant les produits bruts kilométriques des 3,351 kilomètres exploités pendant l'année entière, comparés aux produits bruts kilométriques des deux années précédentes.

Produits bruts en	1850,	35,097 f. par kil.
d°	1851,	34,966
d°	1852,	38,321

Ainsi, en 1851, les recettes ont faibli légèrement et ont semblé obéir à la loi générale observée en Angleterre; mais, en 1852, elles échappent à cette loi et s'élèvent de plus de 9 1/2 0/0 au-dessus des recettes des deux années précédentes.

Qu'il y ait là une conséquence de la reprise des affaires, de l'activité des transactions, nous n'hésitons pas à le reconnaître; mais il n'y a pas seulement cela. Si l'étendue des chemins en exploitation fût restée la même, il est incontestable que le progrès tout entier serait dû à la situation meilleure du pays; mais il n'en est pas ainsi : 305 kilomètres de chemins de fer ont été terminés et mis en exploitation dans des pays moins peuplés que ceux desservis jusque-là, ayant moins d'industrie et devant fournir peu d'éléments à la circulation,—du moins s'il fallait en croire la loi décroissante qui résulte de l'étude des recettes des chemins de fer étrangers. Et, au lieu de cela, cependant, que voyons-nous? Une augmentation marquée, considérable même! D'où provient-elle et comment l'expliquer? Le voici :

Les chemins de fer ne doivent pas fournir en France la même carrière ni donner lieu aux mêmes observations pratiques que les chemins de fer anglais, par la raison très-simple que la situation topographique, économique, des deux pays était très-différente à l'époque où les chemins de fer ont été commencés des deux côtés du détroit.

En Angleterre, les voyageurs admiraient depuis longues années un système parfait de viabilité : d'excellentes routes, de bonnes voitures, de robustes attelages, des voies d'eau artificielles multipliées et répondant à

TABLEAU COMPARATIF DES RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS, EN 1850—1851—1852

RECETTES BRUTES TOTALES.

NOMS DES LIGNES.	Kilom. exploités en moy.	Année 1850. Recette totale.	par kil.	Kilom. exploités en moy.	Année 1851. Recette totale.	par kil.	Kilom. exploités en moy.	Année 1852. Recette totale	par kil.	OBSERVATIONS.
Nord	702	25,640,216	36,524	710	27,221,840	38,341	710	30,050,000	42,234	Nord et Boulogne, compris pour les trois années.
Rouen	137	8,738,532	63,785	137	8,688,552	63,420	137	9,750,941	71,175	
Havre	92	3,550,751	38,595	92	3,551,990	38,272	92	3,983,000	43,293	
Orléans	575	19,337,816	33,718	677	21,818,219	32,478	790	26,628,758	33,707	Les lignes d'Orléans, Centre, Bordeaux, Nantes.
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	37	558,905	15,106	Ouverture le 20 septembre.
Lyon	266	7,908,101	29,937	334	12,410,095	31,167	388	17,897,012	46,728	
Strasbourg	209	5,997,648	28,697	371	9,057,533	27,113	504	15,931,486	31,016	Le ouvert de la section de Commercy à Frouard. —Le 12 août, de Nancy à Strasbourg.
Bâle	141	2,258,841	16,020	141	2,336,500	16,564	141	2,755,160	19,330	
Ouest et Rive gauche	90	2,715,788	29,842	90	3,061,527	34,017	108	3,725,874	34,480	Non compr. la riv. dr., exploit. par la Ce dep. le 1er juillet—6 sept. Ouv. de Chartres à la Loupe.
Versailles (r. d.)	22	1,380,593	62,759	22	1,514,906	71,586	22	1,662,041	75,575	
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	147	4,618,000	31,416	Prod. de 6 mois à partir de la fusion.
Montereau	100	1,251,370	12,514	100	1,208,296	12,083	100	1,266,063	12,661	
Saint-Germain	20	1,970,328	98,516	23	2,190,842	95,254	25	2,331,545	93,261	Recettes et redev. des Cies de Rouen et de l'Ouest.
Sceaux	10	260,184	26,018	10	275,733	27,573	10	283,563	28,356	
Andrézieux à Roanne	68	952,500	14,007	68	950,000	13,971	68	1,065,000	15,665	
Saint-Etienne à Lyon	57	4,938,852	86,578	57	4,929,060	86,475	57	5,448,000	95,578	
Saint-Etienne à la Loire	»	»	»	20	390,112	19,555	20	455,234	22,767	
	2,479	87,006,520	35,097	2,852	99,724,205	34,966	3,351	128,414,467	38,321	

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	Kilom. 1850	Recette totale 1850	par kil.	Kilom. 1851	Recette totale 1851	par kil.	Kilom. 1852	Recette totale 1852	par kil.	OBSERVATIONS.
Nord	702	13,341,504	18,770	710	15,285,798	21,529	710	15,095,676	21,261	Voyageurs seulement.
Rouen	137	5,454,605	39,815	137	5,437,201	39,687	137	4,798,010	35,030	Do.
Havre	92	2,146,735	23,334	92	2,124,910	23,083	92	1,768,802	19,226	Do.
Orléans	575	10,270,070	19,420	677	11,554,009	17,066	790	12,490,656	15,874	Do.
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	37	558,905	15,106	Produits de toute nature.
Lyon	260	5,981,957	22,526	334	9,339,733	21,074	383	10,499,285	27,413	Voyageurs seulement.
Strasbourg	209	3,722,523	17,811	371	5,965,393	16,079	504	9,750,172	19,345	Voyageurs et bagages.
Bâle	141	1,359,242	9,640	141	1,385,500	9,829	141	1,622,000	11,501	Voyag. et prélèvement sur Mulhouse à Thann.
Ouest et Rive gauche	90	2,025,788	22,509	90	2,151,527	23,906	108	2,773,116	25,677	Voyageurs et recettes totales de la rive gauche.
Versailles (r. d.)	22	1,380,593	62,759	22	1,574,906	71,586	22	1,662,641	75,575	Recettes totales.
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	147	4,618,000	31,415	Produits de toute nature.
Montereau	100	673,505	6,735	100	648,479	6,485	100	548,123	5,481	Voyageurs seulement.
Saint-Germain	20	1,970,328	98,516	23	2,190,842	95,254	25	2,331,545	93,261	Voyag. et redev. des Cies de Rouen et de l'Ouest.
Sceaux	10	260,184	26,018	10	275,733	27,573	10	283,563	28,356	Recettes totales.
Andrézieux à Roanne	68	354,500	5,213	68	290,000	4,665	68	397,000	5,838	Voyageurs et marchandises à grande vitesse.
Saint-Etienne à Lyon	57	1,146,195	20,108	57	1,132,887	19,875	57	1,894,000	23,236	Voyageurs et annexes.
Saint-Etienne à la Loire	»	»	»	20	390,112	19,506	20	455,234	22,767	Recettes totales.
	2,479	50,097,749	20,210	2,852	59,747,025	20,949	3,351	71,546,788	21,351	

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	Kilom. 1850	Recette totale 1850	par kil.	Kilom. 1851	Recette totale 1851	par kil.	Kilom. 1852	Recette totale 1852	par kil.	OBSERVATIONS.
Nord	702	12,298,712	17,800	710	11,936,047	16,808	710	14,954,324	20,972	Bagages et Marchandises.
Rouen	137	3,283,927	23,970	137	3,251,350	23,733	137	4,952,871	36,440	Do.
Havre	92	1,403,996	15,261	92	1,427,080	15,185	92	2,214,408	24,067	Do.
Orléans	575	9,117,746	14,292	677	10,324,210	15,412	790	14,138,097	17,838	Do.
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Lyon	266	1,011,141	7,185	334	3,070,362	9,193	383	7,397,727	19,315	Do.
Strasbourg	182	2,275,125	12,496	240	3,092,140	12,897	504	6,184,264	12,270	Marchandises à petite vitesse seulement.
Bâle	141	899,5 9	6,380	141	950,000	6,735	141	1,133,500	7,826	Bagages, et marchandises.
Ouest	90	750,000	8,333	90	900,000	10,111	108	952,758	8,803	Bagages, et march. de l'Ouest proprement dit.
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Montereau	100	577,865	5,779	100	559,819	5,598	100	717,940	7,179	Bagages et marchandises.
Saint-Germain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Andrézieux à Roanne	68	598,000	8,791	68	660,000	9,316	68	668,000	9,827	Marchandises seulement.
Saint-Etienne à Lyon	57	3,792,657	66,537	57	3,796,173	66,599	57	3,554,000	62,842	Marchandises et Bagages.
Saint-Etienne à la Loire	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	2,010	36,908,771	12,683	2,646	39,977,180	15,108	3,090	56,867,619	18,403	

tous les besoins d'un territoire restreint, d'une population principalement industrielle, et cela depuis un temps assez long pour que les habitudes de déplacement et de locomotion fussent créées, des relations établies, de telle sorte que les chemins de fer ont bien pu développer tout cela, mais dans des limites assez étroites, et que les lignes de second et de troisième ordre, ajoutées aux premières et aux secondes, les doublant, les triplant, se sont fait une concurrence mutuelle dont le résultat a été, comme nous le disions l'autre jour (8 janvier), de faire suivre aux recettes par unité de distance une progression en sens inverse du développement des chemins de fer :

52,378 fr. par kilomètre en 1846
36,181 id. 1852

De ce côté de la Manche, les choses se sont passées tout différemment. Un territoire beaucoup plus étendu, très-inférieur à l'Angleterre sous le rapport des routes et des moyens de transport; ayant des rivières plus nombreuses, mais innavigables une partie de l'année; des canaux en mauvais état ou inachevés; une population plus éparpillée, principalement agricole, consommant ses produits sur place, et ne se déplaçant pas plus loin que la foire du chef-lieu ou le marché du bourg : — tel était l'état des choses quand les chemins de fer sont venus, tel il est encore partout où ils n'ont pas pénétré; mais aussi quelle révolution n'ont-ils pas produite là où ils vont! quels changements ne doivent-ils pas amener par la suite dans toutes les contrées qu'ils traverseront!

Ces campagnes en apparence désertes, ces paysans qui semblent plus immobiles que leurs pauvres demeures, s'animent, s'agitent dans une zone de 10 à 20 kilomètres de la voie de fer; les produits, les voyageurs, les uns accompagnant les autres, sont attirés comme par un fluide magnétique courant le long des rails ou des fils électriques. Tel marché, distant de plus de 20 kilomètres du village, et qui était inaccessible à ses produits, devient la course hebdomadaire du cultivateur; tel autre, plus éloigné encore et connu seulement de nom; les grandes villes : Paris, Lille, Amiens, Douai, Orléans, Bordeaux, Bourges, Nevers, Rouen, le Havre, Chartres, Nancy, Strasbourg, etc., sont atteintes à leur tour; elles offrent des débouchés aux campagnes, et y trouvent, en retour, des acheteurs pour les produits industriels déposés dans leurs brillants magasins. Plus les chemins de fer pénètrent ainsi dans l'intérieur du pays, plus ils trouvent d'aliments nouveaux pour des transports considérables. Les lignes les plus récemment ouvertes en font toutes l'expérience; pour toutes, les prévisions de trafic, sur lesquelles le matériel a été calculé, sont tellement au-dessous des besoins révélés par les demandes du public, qu'il faut, en toute hâte, commander de nouvelles machines, de nouveaux wagons, pour suffire aux exigences de la circulation. Ce ne sont pas les agents des Compagnies qui vont solliciter des transports, ce sont les expéditeurs qui mettent les Compagnies en demeure d'effectuer ceux qu'ils leur apportent. Telle est la situation actuelle : que sera donc l'avenir, quand tous les grands chemins, étant terminés et communiquant entre eux, pourront, après avoir satisfait à toutes les demandes, en provoquer de nouvelles par les sollicitations du bon marché, de l'exactitude et de la régularité encore si incomplète du service?

Cette tendance des chemins de fer français à développer la richesse nationale par le déplacement de produits jusque là immobiles ou increés, ressort avec une évidence palpable de la décomposition des deux grands éléments de recettes : la grande et la petite vitesse.

En 1850, les produits de la grande vitesse, ne comprenant, à peu d'exceptions près, que les voyageurs seulement ou les voyageurs et leurs bagages, avaient été, pour les lignes comprises dans notre tableau, de. . . . . 20,210 f. par kil.

En 1851, année de l'exposition de Londres, de. . . . . 20,949 —

En 1852, sans exposition, de. . . . . . . 21,351 —

Le progrès est remarquable pour 1852; cependant il se borne à 5 1/2 0/0 sur 1850, et à moins de 2 0/0 sur 1851. C'est quelque chose, sans doute, mais c'est bien peu à côté du progrès des transports de marchandises.

Les transports de la petite vitesse avaient produit en 1850. . . . 12,683 fr. par kil.
Ils ont donné en 1851. 15,108 —
Et en 1852. . . . . 18,403 —

L'année 1851 avait réalisé un progrès de plus de 19 0/0 sur 1850;

L'année 1852, à son tour, a donné près de 22 0/0 de plus que 1851, et plus de 41 0/0 en sus de 1850. — Les chiffres sont là; chacun peut les vérifier.

Nous sommes convaincu que le mouvement dont on vient d'indiquer la direction suivra son cours régulier, et que de longtemps encore, autant du moins que les chemins nouveaux à concéder et à ouvrir ne feront pas concurrence aux anciens, mais pénétreront dans des contrées nouvelles non encore desservies, nous n'aurons à constater que des augmentations des produits kilométriques, au lieu de la loi de décroissance observée en Angleterre.

L'étendue des observations qui précèdent ne nous permet pas d'aborder aujourd'hui l'examen de la répartition des produits entre les diverses époques de l'année, non plus que d'entrer dans l'étude des progrès spéciaux réalisés par chaque Compagnie. — Nous nous réserverons de le faire dans un prochain numéro si le temps et l'abondance des matières nous le permettent.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de jonction de Rhône et Loire.

Le chemin de jonction de Rhône et Loire comprend l'intervalle qui sépare Roanne de Givors et Lyon; intervalle rempli par les chemins d'Andrezieux à Roanne, de Saint-Etienne à la Loire et de Saint-Etienne à Lyon. — On sait que les chemins d'Andrezieux et de la Loire, établis très-anciennement, ne remplissent aucune des conditions de construction exigées par les nouveaux cahiers des charges. Le chemin de Saint-Etienne à Lyon, destiné uniquement aux transports de charbon, et plus récemment mis en rapport avec les nécessités modernes, n'est pas encore suffisamment modifié pour pouvoir utilement se joindre avec la ligne du Centre. — Il résulte de cette situation que des travaux importants sont nécessaires pour reconstruire certaines parties de ces diverses lignes et rectifier ou modifier d'autres parties. — Une Compagnie s'est formée pour effectuer ces travaux. Cette Société a pris le titre de : *Compagnie de jonction de Rhône et Loire*; elle a acquis les trois concessions principales de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne et de Saint-Etienne à la Loire, pour les exploiter en commun, après avoir rectifié leurs lignes et apporté au matériel les améliorations et l'extension nécessaires.

Le capital de cette Compagnie est fixé à 30 millions, divisé en 60,000 actions de 500 fr. et du nombre d'obligations nécessaires pour solder le prix d'achat de chaque compagnie absorbée.

Le chiffre des obligations que le chemin de jonction de Rhône et Loire aura à émettre sera considérable; il se divise ainsi :

Pour le chemin de Saint-Etienne à Lyon, 120,000 obligations de 625 fr., rapportant 4 0/0, ce qui représente un capital de 75 millions de francs.

Pour le chemin d'Andrezieux à Roanne, il est alloué pour les actionnaires 11,600 obligations de 500 fr., rapportant 15 fr.

Pour les obligations et créanciers de cette compagnie, il y aura en outre à payer :
2,000,000 fr., rapportant 5 0/0;
990,000 id. 4 0/0;
150,000 en compte courant.

Pour le chemin de Saint-Etienne à la Loire, il est alloué aux actionnaires 7,240 obligations de 625 fr. produisant :

La première année . . . . 20 fr.
La deuxième id. 22
La troisième id. 23
La quatrième id. 24
La cinquième id. 25

Il y aura en outre à payer aux créanciers la somme de 690,000 fr.

Les obligations attribuées au chemin de Saint-Etienne seront réparties comme suit :

Du nombre des obligations revenant à la Compagnie, on distrait d'abord 17,600 obligations pour rembourser le capital de 11 millions donnant un revenu, à 4 0/0, de 440,000 francs par an, et à raison de $\frac{1}{250}$ ou 8 obligations par actions du capital.

La moitié du surplus revient à chaque série.

Ce qui pour la série du capital donne à chacuno des actions de cette série 17 obligations 1/2, laissant disponible un appoint de 187 obli-

gations, ci. . . . . 17 oblig. 1/2
A quoi il faut ajouter pour le remboursement du capital de 5,000 fr., comme il vient d'être dit. 8
La part de chaque action de capital sera ainsi de. . . . . 25 oblig. 1/2

Les obligations revenant à la série d'industrie donnent par conséquent à chacune des actions de cette série. . . . 96 oblig. 1/4 et laissent libre un pareil appoint de 187 obligations.

D'après les chiffres qui précèdent, voici comment se divise le total de 120,000 obligations attribuées à la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon :

			Obligations.
Aux actions de capital. . . .	11,000,000 fr.	soit	17,600
Aux actions de capital. . . .	24,179,375	»	38,687
Aux actions d'industrie. . .	24,179,375	»	38,687
Aux porteurs d'obligation. . .	15,641,250	»	25,826
	75,000,000	»	120,000

Il résulte de cette répartition que chaque action de capital recevra une somme de 15,937 50, rapportant 4 0/0.

Et chaque action d'industrie, une somme de 60,156 fr. rapportant 4 0/0.

Il sera en outre distribué à chaque série le produit de 187 obligations.

Nous ne pouvons examiner dans ce moment les éléments d'avenir de la Compagnie nouvelle, parce qu'elle est en instance auprès du gouvernement pour être autorisée à se constituer, et nous nous bornons à constater que cette Compagnie à son origine va se trouver grevée d'une dette s'élevant à 90,000,000 fr. portant intérêt à 4 0/0 pour un capital social de 30 millions. Cette proportion, nous l'avouons, nous paraît dangereuse pour les actionnaires. Si le système de la division du capital en actions et obligations est excellent, c'est à la condition qu'on n'en n'abuse pas au point d'exagérer, comme dans l'espèce, l'émission des obligations. Nous reviendrons sur cette affaire, dans laquelle des avantages qui nous paraissent singulièrement considérables ont été faits à la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon.

J. Mirès.

Chemin de Paris à Cherbourg.

Nous publions plus loin le compte rendu de l'assemblée générale des actionnaires et le rapport du Conseil d'administration de Cherbourg. — Si le résultat de l'assemblée n'a pas répondu aux légitimes espérances des actionnaires, il ne faut pas en conclure que la fusion est abandonnée ; au contraire, la discussion qui a eu lieu ne contribuera pas peu à l'accélérer. Les motifs qui justifient cette fusion, et qui la rendent inévitable, sont si nombreux qu'il est presque superflu de les rappeler ; nous nous bornons pour aujourd'hui à signaler une simple objection tirée du rapport présenté par le Conseil d'administration. Dans la partie de ce rapport relatif aux recettes probables de la ligne totale de Cherbourg, les administrateurs évaluent à 9 0/0 le revenu des actions, soit 45 fr. — Or, le chemin de Rouen ne rendra, pour 1852, que 50 fr. ; il est compris dans la fusion projetée pour 1,000 fr. ; il en résulte que les actions de Cherbourg devraient être admises dans la fusion pour un chiffre équivalent à 9/10mes d'une action de Rouen, soit 900 fr. — Si, comme on l'annonce, il ne doit être attribué dans la fusion qu'une valeur de 650 fr. aux actions de Cherbourg, c'est donc un avantage considérable pour le chemin de Rouen, ou les termes du rapport sont inexacts.

Nous soumettons ce dilemme à MM. les administrateurs du chemin de Rouen, de Cherbourg et de l'Ouest, et nous attendrons leurs objections avant de tirer de ce fait les conséquences légitimes.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Paris à Cherbourg.

Assemblée générale du 15 janvier.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Paris à Caen et Cherbourg, convoquée pour le 15 janvier, a eu lieu à trois heures, au siége de la Société, rue d'Amsterdam. M. de Chasseloup-Laubat, président du Conseil d'administration, présidait l'assemblée. Après avoir constaté le nombre des actionnaires et le chiffre des actions représentées, il a constitué le bureau par l'adjonction des deux plus forts actionnaires et d'un secrétaire. M. le président a rappelé à l'assemblée qu'elle avait été convoquée pour satisfaire aux prescriptions des articles relatifs aux administrateurs et à la fixation de leurs honoraires ; il a ensuite donné la parole à M. Ad. Thibaudeau, secrétaire de la Compagnie, qui a lu le rapport du Conseil d'administration.

Ce rapport se divise en trois parties. La première retrace les efforts faits par les administrateurs pour rattacher le chemin de Cherbourg à la ligne de Rouen, afin d'éviter la ligne intermédiaire qui menaçait en même temps les chemins de Rouen, du Havre et celui de l'Ouest ; la seconde partie traite des travaux à exécuter et des marchés passés pour les principales fournitures ; la troisième enfin relève, d'après les statistiques officielles, les probabilités des revenus de la ligne jusqu'à Caen et Cherbourg. Quant à la fusion, elle est très sommairement indiquée comme un projet à l'étude et pour lequel chaque Compagnie formant le groupe de chemins de la Normandie et de l'Ouest, a désigné deux délégués pour examiner, approfondir les diverses questions que soulève la fusion en une seule et grande Compagnie de tous ces tronçons. Nous publions plus loin le texte du rapport.

Après cette lecture la parole a été donnée à un actionnaire, qui a fait observer que la ligne de Cherbourg, placée entre les deux chemins de Rouen et de l'Ouest, devait avoir souvent un intérêt opposé, sinon hostile, à ces deux lignes, et qu'il n'était pas convenable que les intérêts de Cherbourg fussent confiés à un conseil d'administration dont tous les membres sont administrateurs des chemins de Rouen et de l'Ouest ; que, quelle que fût leur honorabilité, il pouvait survenir telle circonstance où ils auraient à opter en faveur de telle ligne au préjudice de telle autre ; qu'on ne doutait pas qu'ils n'éprouvassent une vive contrariété d'avoir ainsi des devoirs à remplir en opposition les uns avec les autres ; mais que la situation n'en serait pas moins fâcheuse pour les intérêts des actionnaires de Cherbourg, qui sont subordonnés à l'influence des chemins de Rouen et de l'Ouest ; qu'en conséquence, il serait convenable que MM. les administrateurs de Cherbourg, qui étaient en même temps administrateurs dans les chemins de Rouen et de l'Ouest, donnassent leur démission.

Sous le rapport de la fusion, le même actionnaire a fait observer qu'il n'était pas possible que les diverses sections qui composent le réseau des chemins de la Normandie conservassent une situation indépendante ; qu'il résulte de cette indépendance un accroissement de frais d'exploitation et d'administration qui grève toutes les compagnies de sommes très-considérables ; que, notamment pour les honoraires des administrateurs, la dépense est plus onéreuse que dans toutes les compagnies ; qu'ainsi les douze administrateurs dont se composent les différents conseils d'administration de l'Ouest et de la Normandie, perçoivent les sommes suivantes :

Pour le chemin	de Rouen. . .	100,000 f.
—	du Havre. . .	65,000
—	de Dieppe . .	30,000
—	de l'Ouest . .	90,000
—	de Cherbourg.	65,000
	Ensemble	350,000

Que cette partie de la dépense générale ne forme qu'une portion des économies qu'on obtiendrait par la fusion ; en conséquence, ledit actionnaire, après avoir formellement demandé la fusion, a protesté contre la présence dans le Conseil d'administration des administrateurs appartenant aux chemins de Rouen et de l'Ouest.

Un autre actionnaire a appuyé les observations qui précèdent et la protestation ; il a demandé ensuite comment il se faisait que M. Benoît d'Azy, qui a si fortement contribué à la fusion du chemin d'Orléans avec les lignes du Centre, de Bordeaux et Nantes, à la fusion du chemin d'Avignon avec les chemins de la rive droite et gauche du Rhône ; qui a tout récemment soutenu et voté le projet étrange d'une fusion entre les trois chemins d'Orléans, de Lyon, et la Méditerranée ; que M. Benoît d'Azy, si partisan de toutes ces fusions, fût hostile à celle si naturelle, si légitime, entre Cherbourg, Rouen, le Havre, etc., etc. — M. Benoît d'Azy a répondu qu'il faisait partie d'une commission

chargée de l'examen de la fusion; que depuis deux mois cette question était à l'étude, et qu'il n'avait pas d'opinion formée à cet égard, mais que la présence des mêmes administrateurs dans les diverses compagnies devait, à son avis, faciliter la fusion; qu'il en avait été ainsi entre les deux Compagnies d'Orléans et du Centre, qui étaient administrées par les mêmes administrateurs. — Un actionnaire a fait observer que dans les chemins d'Orléans et du Centre il n'y avait pas, pour le Conseil d'administration, de sommes distinctes allouées, tandis que, par chaque section du réseau de la Normandie à l'Ouest, des sommes considérables étaient attribuées aux administrateurs; que c'était là l'obstacle réel à la fusion, parce que les administrateurs cumulaient ainsi plusieurs traitemens.

On comprend combien était irritable et pénible en même temps pour les administrateurs, une discussion qui portait sur une question semblable : aussi le président de l'assemblée s'est-il hâté de mettre aux voix la clôture, qui a été prononcée. On a ensuite voté les 65,000 fr. demandés en faveur des administrateurs; mais nous devons constater que ce vote n'a été obtenu qu'à la suite d'une allocution du président dans laquelle il a déclaré qu'il était partisan de la fusion, qu'il en poursuivrait la réalisation et qu'il avait l'espérance que ses collègues, dès qu'ils seraient édifiés, partageraient bientôt son opinion.

Il est résulté de cette discussion que les actionnaires à l'unanimité sont partisans de la fusion, qu'ils la désirent vivement, et qu'une partie du Conseil d'administration est également partisan de la fusion.

G. Lenoir.

Chemin de Caen à Cherbourg.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, à l'assemblée générale des actionnaires du 15 janvier 1853.

Messieurs,

Aux termes de vos statuts, l'assemblée générale des actionnaires doit se réunir tous les ans dans le courant du mois d'avril.

Nous n'avons pas voulu attendre cette époque, et nous vous avons convoqués, dès que nous avons été en situation de vous communiquer des renseignements de quelque intérêt sur l'exécution de votre entreprise.

Mais avant de vous rendre compte de ce que nous avons fait depuis l'institution légale de votre Compagnie, par l'homologation de ses statuts, nous croyons devoir vous donner quelques explications sur sa formation et sur les conditions qui ont servi de base à votre concession.

Ce n'est pas la première fois que l'industrie privée s'est occupée du chemin de fer de Paris à Cherbourg, mais les tentatives faites à cet effet depuis 1846 n'avaient eu aucun résultat. Cela tenait moins à la nature de l'entreprise elle-même qu'aux diverses combinaisons qui avaient été essayées.

L'utilité d'un chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg n'a pas besoin d'être démontrée.

La contrée que cette ligne est appelée à desservir offre de nombreux produits à l'industrie des transports. Évreux, Bernay, Lisieux, Caen et les localités qui les environnent ont un mouvement industriel qui justifie l'établissement d'un chemin de fer. Cherbourg, indépendamment de son importance comme port militaire, a un avenir commercial dont le chemin de fer doit hâter la réalisation. Mais, quelles que fussent les ressources de cette ligne, elles n'avaient pas une étendue si grande et une valeur tellement absolue qu'elles pussent suffire à l'établissement d'un chemin de fer, sans que l'Etat vînt alléger les charges de l'industrie privée et soutenir par son crédit les titres du capital qu'elle doit réaliser.

Cette nécessité du concours de l'État avait été méconnue dans toutes les combinaisons qui ont précédé votre concession, et c'est précisément ce qui avait fait leur insuccès.

Pour obtenir ce concours, et pour qu'il fût efficace, il fallait d'abord réduire autant que possible la dépense et régler la part contributive de l'État, de manière à n'imposer au trésor public une avance ni trop grande ni trop prompte.

Ce résultat ne pouvait être obtenu qu'à la condition d'abord de se renfermer, quant à présent, dans l'exécution de la ligne directe de Paris à Cherbourg, d'en retrancher tout embranchement, de réduire même l'étendue des kilomètres à construire, et, pour cela, d'embrancher la ligne de Cherbourg sur celle de Rouen.

C'était en même temps le meilleur moyen de satisfaire aux convenances du trésor public, puisque de cette manière la subvention à fournir par l'Etat pour la première section de Paris à Caen, sans peser sur le budget, pouvait être acquittée par la remise des obligations à longue échéance que la Compagnie de Rouen avait données à l'État en acquit de ses prêts. Mais pour que cette compensation pût s'opérer aux meilleures conditions pour tout le monde, il fallait le concours de la Compagnie de Rouen. Car l'Etat, en nous affectant ces obligations jusqu'à concurrence de la subvention de 16 millions, ne faisait le décompte de l'intérêt, valeur du 1er juillet 1853, qu'au taux de 3 1/2 0/0. Il fallait pour que la subvention de 16 millions nous fût acquise, que la Compagnie de Rouen reprît ces obligations au même taux. On peut donc considérer que dans cette combinaison, la Compagnie de Rouen elle-même nous accorde une subvention équivalente à la différence entre l'intérêt de 3 1/2 0/0 et celui auquel les Compagnies de chemins de fer empruntent.

Ainsi, à tous les motifs naturels qui devaient décider l'embranchement de votre ligne sur celle de Rouen, venait s'ajouter l'avantage de cette combinaison financière; et l'on peut dire que cette combinaison a contribué à déterminer la préférence que les pouvoirs publics ont accordée à nos propositions, au milieu de cette guerre si vive de localités et de Compagnies rivales.

Nous croyons utile de rappeler ce point de départ et cette origine lorsque les intérêts et les prétentions qui n'ont pas trouvé dans votre loi de concession les satisfactions qu'ils en attendaient, s'agitent et essaient de prouver qu'il existait et qu'il existe encore une combinaison meilleure pour les capitaux engagés dans le chemin de Paris à Caen et à Cherbourg.

Il suffit de poser nettement la question devant vous pour mettre un terme à cette discussion, sur laquelle notre loi de concession a d'ailleurs prononcé après un long examen et après une enquête dans laquelle tous les intérêts ont été entendus.

Un chemin de fer de Paris à Cherbourg évitant le chemin de fer de Rouen pour venir s'embrancher sur celui de Saint-Germain, devait-il être préféré au tracé que nous avons adopté? De Mantes à Cherbourg, la direction serait la même pour les deux tracés; la différence n'existe qu'à partir de Mantes; et entre ce point et Paris la ligne qui ne s'embrancherait pas sur le chemin de Rouen suivrait une parallèle qui en serait très-rapprochée; en un mot, ce serait renouveler sur un parcours de 65 kilomètres la concurrence des deux chemins de fer de Versailles.

Ce sont de ces fautes que l'inexpérience seule peut excuser et dont les pouvoirs publics ne permettront pas, il faut l'espérer, la récidive.

Le chemin de fer de Cherbourg ne pouvait pas partir directement de Paris; il fallait qu'il s'embranchât sur le chemin de fer de Rouen ou sur celui de Saint-Germain. En prenant ce dernier parti, il fallait augmenter le capital pour ce surcroît de travaux, et cette partie du capital était d'avance frappée de stérilité, puisqu'elle était appliquée à l'établissement d'une concurrence contre une Compagnie puissante.

Les conditions de l'embranchement de votre ligne sur celle de Rouen et du parcours de vos provenances ont été réglées par des conditions spéciales.

Le gouvernement a stipulé d'abord qu'à dater du jour où la première section du chemin de fer de Paris à Cherbourg sera livrée à la circulation sur toute son étendue, le chemin de fer de Rouen sera soumis, pour les services publics, aux conditions de notre propre cahier des charges pour tout ce qui sera en provenance ou à destination d'un point quelconque de la ligne de Paris à Cherbourg. Ceci intéresse surtout l'État, qui introduit ainsi à son avantage une modification considérable dans les prix de transport de la Compagnie de Rouen.

Mais ce qui vous touche spécialement, c'est la disposition suivante :

Les voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers provenant ou à destination d'un point quelconque de la ligne de Cherbourg, ne paieront pour le parcours d'une partie quelconque du chemin de fer de Paris à Rouen que les prix fixés par le tarif spécial du chemin de fer de Cherbourg.

C'est la réponse à cette objection si souvent répétée contre l'embranchement sur le chemin de fer de Rouen, que les tarifs de cette Compagnie sont plus élevés que ceux de toutes les autres. Les tarifs de notre cahier des charges deviennent, comme on voit, la loi commune; mais ce n'est pas tout : les tarifs du cahier des charges n'étant considérés que comme des maxima, le gouvernement s'est réservé le droit, dans le cas où la Compagnie de Cherbourg abaisserait le prix de ses tarifs, d'exiger que la taxe réellement perçue par kilomètre entre la gare destinataire ou expéditrice et l'embranchement soit appliquée à la distance parcourue sur le chemin de fer de Rouen. Ainsi, en ce qui touche nos provenances, c'est à proprement parler notre tarif qui fait la règle sur le chemin de Rouen, et l'autorisation réservée à l'administration n'est qu'une précaution contre l'abus des facilités et des garanties qui nous sont accordées.

Nous pourrions nous contenter d'opposer à l'idée d'un changement de direction du chemin de fer de Caen et de Cherbourg ce qui a été décidé par la loi de concession et par vos statuts, puisque dans l'art. 4 vous êtes mis au lieu

et place des concessionnaires, à la charge de satisfaire à toutes les clauses et conditions qui résultent de la concession; mais tout en établissant le droit, nous avons aussi voulu justifier le fait.

Nous ajouterons que le concours de la Compagnie de Rouen n'a pas peu servi à la réalisation de votre capital.

A l'époque où votre concession a été demandée et même à celle où elle a été obtenue, le crédit des Compagnies de chemins de fer, malgré la protection notable que le gouvernement leur avait accordée depuis le 2 décembre, n'était ni aussi développé ni aussi consolidé qu'il l'est aujourd'hui; les mesures prises pour réduire les taux de l'intérêt des anciens établissements de crédit, le concours des institutions créées depuis dans le même but n'étaient pas encore venus en aide aux entreprises nouvelles. La spéculation elle-même, qui doit être comptée comme un élément utile quand elle s'appuie sur la confiance publique et sur l'abondance des capitaux, ne se montrait pas bien décidée à encourager la création de grandes lignes de chemins de fer. Ce qui aujourd'hui paraît chose facile, la formation d'un capital de trente millions, pouvait rencontrer quelque difficulté surtout pour une ligne qui avait été abandonnée par l'industrie privée après l'échec d'une première tentative.

C'était un motif du plus pour rechercher l'appui du crédit de la Compagnie de Rouen, dont nous avions déjà si utilement invoqué le patronage dans nos négociations avec le gouvernement.

Nous avons donc réservé une partie du capital aux actionnaires de la Compagnie de Rouen, et au nombre de près de 400, ils ont souscrit 15,000 actions; ce concours n'a pas peu contribué au succès de la souscription divisée en deux parts égales, l'une pour la France, et l'autre pour l'Angleterre.

Le capital de 60,000 actions a été divisé en 903 actionnaires et, depuis, la division qui indique le progrès du classement des actions a continué à progresser, puisqu'au 31 décembre dernier, ces 60,000 actions étaient réparties ainsi qu'il suit entre 1468 actionnaires :

876 actionnaires	de 1 à 19 —	6,064	actions,
478 »	de 20 à 100 —	25,558	»
114 »	de 101 et au des.	28,378	»

Ce que nous venons de vous dire au sujet de nos relations avec la Compagnie de Rouen suffirait pour vous indiquer quelle a dû être notre opinion sur la question de fusion des lignes de l'Ouest et du Nord-Ouest, dont vos esprits ont se pu préoccuper.

Avec nos précédents et après tout ce que nous avons fait pour rattacher le chemin de fer de Cherbourg à celui de Rouen, nous ne pouvons être que disposés à accueillir favorablement tout ce qui peut resserrer les liens qui nous unissent déjà à la Compagnie de Rouen. C'est vous dire qu'en principe nous ne pouvons élever aucune objection contre une mesure qui confondrait les deux Compagnies en une seule; mais les affaires de cette nature, quand il faut en venir à l'exécution, rencontrent quelquefois des difficultés que l'examen théorique n'avait pas fait découvrir; il est donc nécessaire de les étudier avec soin, et de ne prendre un parti qu'après mûre délibération.

Cette étude, nous l'avons commencée et nous la poursuivons. Mais nous croirions avoir manqué à nos premiers devoirs si, à peine instituée, si, avant même de nous être présentés devant vous, nous avions préparé la liquidation d'une Société qui n'a que quelques mois d'existence.

Ce que nous devions faire avant tout et ce que nous avons fait, c'est de fonder et de développer autant qu'il est en nous, votre œuvre. Quel que soit l'avenir qui lui soit réservé, il fallait d'abord établir les bases de son existence indépendante. Il n'y a rien, dans ce que nous avons déjà arrêté et constitué, qui puisse empêcher ou même retarder la fusion, si elle doit avoir lieu. Chaque progrès dans l'exécution de votre entreprise est, au contraire, une garantie que ses avantages seront mieux appréciés.

Vous comprendrez d'ailleurs, Messieurs, que l'initiative d'une pareille mesure ou même de son examen n'appartient pas à celle des Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest dont l'institution est la plus récente. Mais nous avons répondu avec empressement à l'invitation qui nous a été faite par la Compagnie de l'Ouest en déléguant, comme les autres Compagnies intéressées, deux administrateurs pour examiner en commun cette importante question.

Nous avons confié l'étude et la direction de vos travaux à M. Locke, qui a déjà rempli les fonctions d'ingénieur en chef en France dans la construction des lignes de Rouen et du Havre, et qui a exécuté en Angleterre de nombreux chemins de fer.

L'étude du tracé de votre ligne avait été déjà faite par MM. les ingénieurs du gouvernement, et leurs avant-projets nous ont été fort utiles.

Nous n'avons, quant à présent, à nous occuper que de l'exécution de la première section comprise entre le point d'embranchement sur le chemin de fer de Rouen et Caen, qui doit être achevée dans un délai de trois ans.

Pour la seconde section, celle comprise entre Caen et Cherbourg, c'est l'État qui, dans le système de la loi de 1842, exécute les travaux, à moins qu'il ne nous charge de cette exécution à un prix réglé d'accord; mais aux termes de notre cahier des charges, la construction de cette seconde section ne doit commencer qu'après l'achèvement de la première, et le tracé qui doit être fixé par le gouvernement, la Compagnie entendue, est encore à l'étude. M. le ministre des travaux publics a bien voulu presser cette étude. Nous sommes intéressés à ce qu'elle soit promptement terminée, car il nous importe d'être bientôt fixés sur la direction de cette section qui forme plus d'un tiers du parcours, et de savoir par qui elle devra être exécutée. Mais, quant à présent, nous n'avons aucune mesure à prendre à son sujet.

La première section peut être elle-même divisée en trois parties:

1° Du point d'embranchement à Évreux,
2° D'Évreux à Lisieux,
3° De Lisieux à Caen.

La première est celle qui présente plus d'incertitude et plus de difficulté. Diverses directions avaient été étudiées par les ingénieurs du gouvernement. Celle que nous avons adoptée a Mantes pour point d'embranchement sur le chemin de fer de Rouen; elle passe par Nauphlette, Gilles, Gualnville, Bueil, Orgeville, Boissy-Mauvoisin, et elle arrive à Évreux par un parcours de 50,350 mètres.

L'ingénieur en chef de la Compagnie, dans le choix de cette direction, s'est appliqué à vaincre les difficultés nombreuses du terrain, en se renfermant dans les conditions les plus économiques d'exécution compatibles toutefois avec la bonne exploitation. Il n'y a que deux tunnels, l'un de 200 mètres, l'autre de 600 mètres. Les difficultés du terrain ne permettaient pas d'abréger le parcours dans des directions plus courtes de quelques kilomètres seulement, les difficultés à vaincre et la dépense eussent été beaucoup plus considérables.

Après avoir passé Évreux, les conditions d'exécution deviennent moins difficiles, mais cependant le terrain est encore accidenté, et l'on rencontre après Lisieux un tunnel qui est l'ouvrage d'art le plus difficile de la ligne.

Pendant la longue controverse qui a précédé cette concession, les adversaires de notre tracé ne lui ont pas épargné les critiques. Ils ont même contesté la possibilité de son exécution, ils l'ont représenté comme traversant de larges vallées à de grandes hauteurs et pénétrant dans d'immenses montagnes, dont la condition géologique n'était nullement propre à la construction d'un chemin de fer. Ce sont là des exagérations de localités ou de concurrents désappointés.

Le chemin de fer de Caen, sur son parcours de 187 kilomètres, n'a pas la moitié des tunnels que l'on rencontre sur le chemin de fer de Rouen dans un parcours de 127 kilomètres. Il n'a pas les quatre grandes traversées de rivières de cette ligne. Les cours d'eau qu'il rencontre n'exigent que des travaux d'art de peu d'importance; mais cependant, c'est peut-être une des lignes où le choix du tracé et la direction dans l'exécution peuvent faire varier considérablement la dépense. Pour ce motif, indépendamment des avantages généraux du système d'exécution à forfait, votre ligne est une de celles où ce système devient presque une nécessité, en raison des inconnues nombreuses que renferment les travaux.

C'est ce qui nous a déterminés à accepter l'offre qui nous a été faite par MM. Peto, Betts et Brassey d'exécuter à forfait, pour la somme de 25,700,000 fr., la première section de Mantes à Caen d'une longueur de 187 kilomètres.

Le traité comprend :

1° Tous les terrassements pour une voie, excepté entre Beaumont-le-Royer et Bernay, où ils doivent être exécutés pour deux voies;

2° Tous les travaux d'art pour deux voies, excepté les tunnels qui ne doivent avoir qu'une voie.

Ces dispositions sont conformes à celles du cahier des charges.

3° La fourniture et la pose du ballast, des traverses, des chevillettes des coins, des clôtures, la pose de la voie;

4° L'entretien pendant un an après l'achèvement.

Aux termes de ces traités, les travaux doivent être achevés jusqu'à Lisieux, au 1er mars 1855, et jusqu'à Caen, au 1er juillet de la même année.

Il ne reste à la charge de la Compagnie que les dépenses suivantes :

La fourniture des rails et des coussinets, du matériel roulant, du matériel fixe, la construction des stations, ateliers, voies d'évitement, croisement de voie, plaques tournantes et réservoirs, les frais d'étude et d'administration, les intérêts à servir pendant l'exécution des travaux.

D'après le rapport des ingénieurs du gouvernement, la dépense totale de cette première section a été évaluée à 52,000,000 fr.: nous avons accepté cette évaluation, et elle a servi de base pour fixer le concours de l'État et la rémunération probable du capital à réaliser par la Compagnie.

Le traité que nous avons consenti pour l'exécution des travaux est au-dessous de l'évaluation de cette partie de la dépense, et vous êtes ainsi affranchis des éventualités qui, dans la construction des chemins de fer, ont donné lieu aux plus fâcheux mécomptes. Cette somme représente près de la moitié du total de la dépense.

Nous avons aussi traité de la fourniture des rails et des coussinets à des prix inférieurs à ceux de l'évaluation primitive.

Les rails nous coûtent 250 fr. la tonne et les coussinets 163 fr. Le montant de ces traités est d'environ 4,600,000 fr. Ces prix sont très-avantageux ; ils sont inférieurs à ceux auxquels les rails se vendent aujourd'hui en Angleterre.

Dans les dépenses qui nous restent à faire, il n'y a, à proprement parler, que l'achat des terrains qui puisse présenter quelque incertitude. Nous prendrons les mesures nécessaires pour que ces acquisitions soient faites avec le plus d'activité et d'économie possible, dès que l'approbation de nos plans par l'administration supérieure nous permettra de les commencer. Le matériel roulant pourra bien, en raison des nombreuses commandes que les fabricants ont déjà reçues, entraîner une légère augmentation sur les premiers calculs ; les stations ateliers ne peuvent présenter une différence sensible. Les intérêts à payer pendant la construction sont compris dans la somme de 52 millions, et quant aux frais généraux et d'administration, nous y avons déjà pourvu pour une partie notable et dans la condition la plus économique en traitant avec les Compagnies de Rouen et du Havre, moyennant une somme annuelle de 50,000 fr. pour tous les services qui peuvent se confondre avec ceux de l'exploitation mixte de ces deux Compagnies.

Quand les travaux seront achevés, nous trouverons dans nos relations avec la Compagnie de Rouen de nouveaux avantages pour l'exploitation de notre ligne.

D'après ces données, nous avons l'espoir fondé que nous resterons dans la limite des premières évaluations, puisque les dépenses qui présentaient le plus d'incertitude sont réglées au-dessous du chiffre de ces évaluations. Vous comprendrez que nous ne pouvons être plus explicites; mais vous êtes assurés d'avance que nous ferons tous nos efforts pour obtenir toutes les économies possibles sur le chiffre de 52 millions.

L'Etat nous a accordé la garantie de 4 0/0 d'intérêt, pendant cinquante ans, sur le capital en actions, et la même garantie, plus celle de l'amortissement du capital à réaliser en obligations.

Cette garantie était une raison de plus pour nous de régler, le plus tôt possible, toute la dépense qu'il nous était possible de régler par un traité à forfait.

Le concours de l'Etat nous oblige, envers l'administration supérieure, à des justifications, et soumet nos opérations à un contrôle qui vous assure un surcroît de garanties.

Outre l'appui de son crédit, l'Etat contribue, comme nous vous l'avons déjà dit, à la dépense de la première section par une subvention de 16 millions; il ne reste donc, pour cette section, que 36 millions à votre charge : c'est environ 194,000 fr. par kilomètre.

Dans la seconde section, de Caen à Cherbourg, c'est le système de la loi de 1842, et la dépense à votre charge, dans ces 130 kilomètres, est de 12 millions.

Le chemin tout entier vous revient donc à 48 millions, soit à environ 162,000 fr. par kilomètre.

Cette différence dans le chiffre du concours de l'Etat, pour les deux sections, est justifiée par la différence dans le produit.

La recette brute, par kilomètre, a été évaluée, par les agents du gouvernement, pour la première section, à 28,000 fr., et pour la seconde, seulement à 13,000 fr.

Cette évaluation a été faite à l'occasion de la loi de 1842; les résultats obtenus sur les lignes du Centre, de Strasbourg, de Bordeaux, de Tours à Nantes, ont dépassé les évaluations faites à la même époque. On peut espérer qu'il en sera de même sur celle de Caen et de Cherbourg. Ces chiffres sont d'ailleurs modérés.

D'après notre cahier des charges, nous sommes autorisés à diviser le capital de 48 millions de la première section en 21,600,000 fr. d'actions, et 14,400,000 fr. d'obligations; et celui de 12 millions en 7,200,000 d'actions et 4,800,000 d obligations.

Cette distinction a été établie par l'Etat, en raison des termes de l'exécution; mais il ne doit y avoir qu'une seule comptabilité pour l'exploitation. Quand la ligne entière sera terminée, les recettes et les dépenses des deux sections seront confondues, et la garantie s'appliquera au capital entier, sans autre différence que celle de l'amortissement, en sus de l'intérêt à 4 0/0 pour les obligations.

Nous avons porté à 36 millions le capital en actions; mais cela ne préjuge en rien les versements à appeler sur les actions, ni la proportion définitive entre les actions et les obligations, puisqu'elle ne peut être réglée que quand la dépense totale sera fixée.

Dans l'hypothèse que 30 millions seront appelés sur les actions pour la première section, il n'y aurait que 6 millions d'obligations à émettre pour en compléter l'exécution, et 12 millions d'obligations suffiraient pour achever la ligne jusqu'à Cherbourg. D'après cette répartition du capital de 48 millions en actions et en obligations, voici quels seraient les résultats de l'exploitation, en admettant pour les produits l'évaluation des agents du gouvernement : 187 kilomètres à 28,000 fr., donneraient

une recette brute de	5,236,000
Si l'on en déduit pour frais d'exploitation à 45 0/0	2,356,200
Reste un produit net de. . . .	2,879,800
A déduire pour intérêt et amortissement de 6 millions d'obligations, d'après les conditions des derniers emprunts des Compagnies de chemins de fer	270,000
	2,609,800

Soit 8 69 0/0 pour les actions.

La deuxième section à 13,000 fr. par kilomètre, donnerait une recette brute de	1,690,000
à retrancher pour frais d'exploitation, 60 0/0.	1,014,000
reste un produit net de...........	676,000
duquel il faut déduire pour intérêt et amortissement de 12,000,000...	540,000
Reste fr........	136,000
qui venant s'ajouter aux.........	2,609,800
produit afférent aux actions dans la 1re section, donnerait aux actions pour la ligne entière, un produit définitif de....................	2,745,800

soit 9,15 0/0 par action.

Comme de raison, ces calculs, fondés sur des évaluations de dépenses et de produits, sur l'état actuel du crédit des compagnies de chemins de fer et sur les données de leur exploitation, sont soumis à des éventualités.

Nous livrons donc ces chiffres, sous toute réserve, à votre appréciation.

Aux termes de l'art. 4 de vos statuts, qui règle l'apport de la concession à votre Société, les concessionnaires ont droit au remboursement des frais relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts. Le compte de ces frais, appuyé de pièces justificatives, doit être réglé par la première assemblée générale.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer qu'il n'y a pas de frais antérieurs à la concession; elle vous a été apportée libre de toutes les charges qui, d'ordinaire, grèvent les apports de ce genre. Vous n'avez aucune commission de banque à payer pour la formation et la souscription de votre capital.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, les administrateurs, pour indemnité de leurs temps, soins et travail, ont droit à un traitement qui doit être fixé par l'assemblée générale.

La rémunération des administrateurs est un acte non-seulement de convenance, mais de justice. Dans beaucoup de Sociétés anonymes, par une contradiction inexplicable, les statuts ont déclaré que les fonctions d'administrateur étaient gratuites, mais que cependant ils recevraient des jetons de présence dont la quotité serait fixée par l'assemblée générale. Le fait démentait le principe, les jetons de présence, quelle que fût leur valeur, n'étaient autre chose qu'un traitement. Dans d'autres Compagnies, une somme était ajoutée à ces jetons de présence pour former le traitement d'administrateurs composant un comité de direction.

Nous avons pensé que cette fiction n'était pas conforme à ce que les actionnaires sont en droit d'attendre de ceux qui gèrent leurs affaires, et à ce que les administrateurs peuvent prétendre en retour des soins qu'ils donnent aux intérêts qui leur sont confiés. Nous avons voulu que la question du traitement fût nettement posée dans les statuts et qu'elle ne se déguisât pas sous une apparente gratuité.

Vos affaires sont et seront directement gérées par votre Conseil d'administration sans l'intervention d'un comité de direction. Nous vous proposons de fixer le traitement du Conseil d'administration composé de douze membres, et pour un chemin de fer de 317 kilomètres, à la somme de 65,000 fr. par an.

Impôts et revenus indirects.

Le *Moniteur* a publié un tableau comparatif du produit des impôts et revenus industriels en 1851 et 1852.

Il résulte de ce tableau que les recettes de 1852 ont dépassé celles de 1851 de 66,491,000.

L'augmentation la plus notable porte sur les droits d'enregistrement, de timbre et d'hypothèque, qui se sont accrus, en 1852, de 24,403,000. Rien ne démontre mieux le mouvement des transactions et la confiance de la nation dans le gouvernement protecteur qu'elle s'est donné.

J. Mirès.

Crédit foncier de France.

Le *Crédit foncier de France* vient de compléter l'émission de 25 millions de capital prescrite par le décret impérial du 10 décembre 1852.

Il a également réalisé la souscription de 100,000 certificats de dépôt, de 200 fr. chacun,

destinés à être convertis en 100,000 *obligations foncières* de 1,000 fr., au fur et à mesure qu'il effectuera les placements hypothécaires.

Il est donc dès à présent en mesure de répondre aux demandes d'emprunt qui peuvent lui être adressées pour les départements compris dans son ressort, c'est-à-dire pour tous les départements autres que les six dont les noms suivent : Cher, Nièvre, Allier, Bouches-du-Rhône, Var et Basses-Alpes.

En attendant que les directions aient été organisées dans les divers ressorts de Cours Impériales, les demandes d'emprunt peuvent être directement envoyées, avec les pièces à l'appui, au siége de la Société, à Paris, 5, rue des Trois-Frères, à l'adresse du directeur du *Crédit foncier de France*.

Chaque propriétaire peut indiquer le notaire dans l'étude duquel il désire passer l'acte d'emprunt, et par l'intermédiaire duquel il serait utile de faire parvenir les divers documents exigés pour l'établissement de la propriété, et pour l'estimation des immeubles offerts en garantie.

Les lettres et envois de pièces doivent être affranchis, autrement ils seraient refusés.

Chemins de fer de Savoie.

La *Gazette piémontaise* a publié le 14 courant la déclaration suivante :

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Une Compagnie qui s'intitule Compagnie franco-piémontaise du chemin de fer de Lyon à Genève, Grenoble et Chambéry, a récemment publié à Paris un programme où elle décrit le tracé d'après lequel devra être construit son chemin de fer.

Attendu que le titre pris par cette Compagnie et quelques-unes de ses observations pourraient induire le public à croire à tort que la Compagnie se constituera avec l'assentiment du gouvernement sarde, ou qu'elle espère du moins l'obtenir touchant les parties qui regardent les lignes de service sur le territoire savoyard, le ministre croit devoir déclarer que, loin de là, le gouvernement de S. M. n'a pas donné et qu'il n'est pas disposé à donner une concession ni une assurance quelconque à ladite Compagnie. Il ne traitera avec aucune compagnie, si ce n'est sur la base de la ligne par lui décrétée dans le programme publié aux n[os] 273, 274 et 275 (1852) de la *Gazette officielle piémontaise*.

Depuis quelque temps il s'est glissé dans les habitudes de certaines maisons une disposition qui consiste à appeler des capitaux, à ouvrir des souscriptions sous prétexte de soumissionner des chemins dont les études ne sont pas faites, et pour lesquels l'Etat n'a même pris aucune résolution ; déjà le gouvernement français a récemment démenti des annonces faites dans le but que nous signalons ; aujourd'hui le gouvernement sarde dément à son tour la publication faite par une Compagnie pour un chemin de Lyon à Genève, Grenoble et Chambery. Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de s'abstenir de repondre à des demandes de souscriptions qui ne s'appuieraient pas sur des projets réels ; du reste, la *Gazette piémontaise* a publié l'avis suivant relatif au chemin de fer de Savoie qui indique les bases sur lesquelles le gouvernement sarde entend que le chemin international se fasse.

Chemin de fer de la Savoie.

La ligne du chemin de fer de la Savoie adoptée par le gouvernement sarde dans son programme publié dans nos n[os] 273 et suivants (1852), acquiert chaque jour plus de faveur à Lyon. Après les premières délibérations du Conseil général du département du Rhône et de la Chambre de commerce de Lyon, délibérations que nous avons déjà fait connaître, cette même Chambre de commerce en a pris une autre dans le même sens. Enfin, plus récemment encore, la Commission municipale de Lyon a pris la délibération suivante, que nous nous empressons de publier.

Préfecture du Rhône. (Extrait du registre des délibérations de la Commission municipale de Lyon.) — *Séance du 7 janvier* 1853. — Présents : MM. de Vauxonne, président ; Acher, Arnaud, Auberthier, Aynard, Benoît, Bourgeois, Brollemann, Charrin, Chevalier, Descours, Droche, Ducruet, Faure (B.), Faye, Givord, Goy, Guimet, Mathevon, Million, Monnier, Revol, Vachon et Sérizial, secrétaire.

La *Commission municipale de Lyon :*

Vu le rapport qui lui a été fait par M. le préfet, le 24 décembre dernier ;

Vu les délibérations prises par la Chambre de commerce de Lyon, les 8 juillet, 11 novembre et 16 décembre ;

Vu celle prise par le Conseil général du département du Rhône, le 2 septembre ;

Ouï le rapport fait à la séance de ce jour par M. Givord au nom d'une sous-commission spéciale ;

Considérant que la ville de Lyon, par sa position et par son commerce, est depuis longtemps le point central où aboutissent et d'où s'écoulent tous les produits du Nord qui alimentent l'Italie, et tous ceux de l'Italie qui alimentent le Nord ; que cela est constaté par la notoriété publique et par les documents émanés de l'administration des douanes, qui établissent que les 9/10[es] des marchandises échangées entre Lyon, la France, l'Italie et la Suisse, partent de Lyon ou se dirigent sur Lyon ;

Que l'industrie spéciale de la ville de Lyon, la fabrication des étoffes de soie, tire son principal élément de la facilité avec laquelle elle reçoit d'Italie les matières premières par la voie la plus courte et la moins dispendieuse ;

Considérant qu'il est de principe que les chemins de fer doivent être établis dans la direction adoptée et suivie depuis longtemps par le commerce ;

Que ce principe d'équité et d'utilité nationale et publique, constamment suivi jusqu'à ce jour par le Gouvernement, serait violé si le chemin de fer d'Italie en France n'avait pas son point de départ à Lyon, en suivant la voie la plus directe ; que le projet qui le dirigerait de Mâcon sur Genève, en jetant un simple embranchement sur Lyon, et tout autre projet qui n'aurait pas Lyon pour tête de ligne, apporterait la perturbation dans les relations commerciales de la France et de l'Italie, priver it Lyon des avantages qu'il doit à sa position et à son commerce, et dont il jouit depuis plusieurs siècles, et menacerait de ruine sa fabrique d'étoffes de soie, qui est l'une des glorieuses sources de la fortune de la France ;

Considérant que le projet qui est soumis aux conseils du gouvernement, et qui se dirige directement de Lyon, en traversant le Dauphiné, sur la frontière de la Savoie à Saint-Genis-d'Aoste, garantit tous ces intérêts, et que si, plus tard, d'autres projets offrent les mêmes résultats, la commission s'empressera de les examiner lorsqu'ils lui seront présentés ;

Adoptant, au surplus, les avis donnés par la Chambre de commerce de Lyon et le Conseil général du département du Rhône,

Emet le vœu :

1° Que le chemin de fer de France en Italie ait son point de départ à Lyon et qu'il se dirige, par la voie la plus courte, en traversant le Dauphiné à Saint-Genis-d'Aoste, sur la frontière de la Savoie, point indiqué par le gouvernement sarde ;

2° Que tout autre projet qui, aujourd'hui ou plus tard, aurait pour résultat d'établir une voie ferrée de France en Italie, et d'y faire communiquer Lyon par un simple embranchement soit écarté ;

La Commission municipale se réservant d'examiner et d'apprécier tous les projets qui lui seraient officiellement communiqués, accompagnés des études et de tous les éléments nécessaires.

Et sera la présente délibération soumise à l'autorité supérieure.

Pour extrait conforme,

Le secrétaire général de la préfecture pour l'administration,

A. Cuaz.

Chemins de fer espagnol.

En 1852, ont été concédées les lignes de chemins de fer suivantes :

De Barcelone à Tarragone, de Séville à Cordoue et Andujar, d'Alcazar de San-Juan à Ciudad-Real, de Mataro à Aveyns, de Tarragone à Reus, d'Almansa à Jativa, de Séville à Cadix, de Murcie à Almeria, de Cordoue à Malaga, de Barcelone à Martorell, de Moncada à Sabadell, de Sarragosse à Barcelone, de Martorell à Reus.

Avant 1852, les lignes en exploitation étaient celles de Barcelone à Mataro et de Madrid à Aranjuez. Ont été ouvertes à la circulation, dans cette année, la ligne de Grao à Silla et Benifayo, d'une étendue de 25,492 mètres, et celle de Langre à Gijon.

Les lignes en exploitation réunies forment une longueur de vingt-trois lieues et demie espagnoles. (*Diario espanol.*)

Juridiction commerciale.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Grimoult.

Audience du 10 janvier.

FUSION DES CHEMINS DE FER D'ORLÉANS ET DE BORDEAUX. — ADMINISTRATEURS SORTANTS. — DEMANDE D'UNE INDEMNITÉ DE 300,000 FR.

Nous avons déjà raconté qu'au moment de la fusion des chemins de fer de Paris à Orléans et d'Orléans à Bordeaux, les administrateurs sortants de la Compagnie de Bordeaux ont demandé une somme de 300,000 fr. pour indemnité de leur position perdue.

Cette demande avait été portée devant le Tribunal de commerce de la Seine par MM. de la Pinsonnière, Laurent et Luzarche, délégués par leurs collègues.

Le Tribunal a repoussé cette demande par la raison que nul en France ne plaide par procureur, et que les demandeurs n'avaient pas qualité pour faire un procès au nom des autres administrateurs.

Après cette décision, qui ne préjugeait en rien le fond de la question, les dix administrateurs sont intervenus au procès et ont demandé chacun 30,000 fr. pour leur part dans les 300,000 fr.

Le Tribunal, après avoir entendu les plaidoiries de M[e] Tourandre pour les demandeurs, et de M[e] Duvergier, avocat de la Compagnie d'Orléans, a statué en ces termes :

« Le Tribunal,

» Attendu que de la Pinsonnière et consorts ont assigné la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, en la personne de Didion, son directeur ;

» Que les demandeurs défèrent le serment aux sieurs Bartholony, de Mouchy, Bénat, Bourlon, de Richemont et Marc, qui ne sont pas en cause; qu'ainsi il n'y a lieu de faire droit aux conclusions de ce chef;

» Au fond, attendu qu'il résulte des débats et pièces produites, qu'à la date du 20 mars 1852, la Compagnie de Paris à Orléans a été mise au lieu et place de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux, activement et passivement; que l'on ne justifie pas que, lors des conventions intervenues à cette occasion, il ait été fait réserve de l'indemnité de 300,000 fr. qui fait l'objet du procès;

» Qu'il importe peu que, par une délibération en date du 1er mars suivant, et alors que le traité de fusion avait été approuvé par l'autorité administrative, et suivi d'un décret du Président de la République, les actionnaires de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux aient décidé qu'il serait attribué aux fondateurs une indemnité de 300,000 fr.;

» Qu'en effet, il n'appartenait pas aux actionnaires de modifier les conditions de ce traité sans le concours de la Compagnie de Paris à Orléans;

» Que par conséquent, les résolutions prises dans cette circonstance n'ont pu créer un droit au profit de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux contre la Compagnie de Paris à Orléans;

» Par ces motifs, et sans s'arrêter au serment déféré, le Tribunal déclare les demandeurs non recevables et les condamne aux dépens. »

(*Le Droit.*)

Forges.

Saint-Dizier, 20 janvier.

FERS BATTUS, *roche au bois* :

Marchands,	340 fr.
Massiaux,	315

FERS BATTUS, *demi-roche au bois* :

Marchands,	325 fr.
Cornettes,	345

FERS BATTUS, *roche à la houille* :

Marchands,	300 fr.
Verge,	320

FERS BATTUS, *demi-roche à la houille* :

Marchands,	290,295 fr.
Petite forge,	25 fr. en sus.
Bandages percés,	30 id.
Martinet,	80 id.

Ces fers jouissent toujours d'une bonne demande, mais un peu ralentie. Il est vrai que les fabricants en ont pour longtemps à l'avance; aussi les prix ont été élevés. On a vendu à 295 fr.; un maître de forges nous dit avoir été accepté à 300 fr. rendu à Saint-Dizier.

FERS LAMINÉS, *de fonte au bois* :

Première classe,	285 290 fr.
Petit rond : n° 21 à 24, à Paris,	320
id. à St-Dizier,	310

Nous pouvons annoncer un marché de 30,000 kil. à 290 fr. pris à Saint-Dizier, livrable au fur et à mesure des besoins, et 20 fr. pour classification. La hausse sur ces fers fait comprendre la vente ferme des fers battus qu'on paie à peu près au même prix.

FILS DE FER, *au bois* :

Fils de fer ordinaire, la botte,	4 fr. 10
D° à Paris,	4 20
Fils à clous, n°s 18-19-20 *au bois* :	4
D° à Paris,	4 05

FILS DE FER, *à la houille* :

1,000 kil., livrés à St-Dizier, n° 20	330,335

Pour chaque numéro inférieur, 15 fr. en sus.

On nous montre aujourd'hui une acceptation à 335 fr. Ce marché est important. Ce prix, tout élevé qu'il paraisse, n'est pas en rapport avec la première classe.

FONTES :

Fonte à fer,	145 fr.

On a traité cette semaine encore à 145 fr. Les hauts-fourneaux ont peu à vendre.

Fontes noires pour seconde fusion :

1re classe,	170 fr.
2e classe,	160

Depuis huit jours on n'a pas demandé 1000 kil. On peut attribuer ce calme à la baisse qu'ont subie les fontes d'Ecosse sur le marché de Londres du 13 janvier, baisse de 2 à 3 sh. comme on le voit dans le bulletin des fers anglais.

(*L'Ancre.*)

Marchés étrangers.

FERS BELGES.

Toutes les usines belges sont en pleine activité les hauts-fourneaux, éteints depuis longtemps, se rallument de toutes parts; ceux qui n'avaient jamais été mis en feu sont enfin sur le point de marcher. On ne connait guère le prix de la fonte; il est difficile d'en acheter.

On peut cependant admettre que le prix de la fonte d'affinage au coke est de 85 à 90 fr. la tonne, et celui de la fonte au charbon de bois de 140 fr. Les contrats à long terme sont tout à fait impossibles. — Les usines à rails ont toutes de l'occupation pour longtemps; ce sont principalement les Anglais qui commandent des rails en Belgique pour l'exportation: on en expédie dans l'Amérique du Nord et au Canada. — Les usines obtiendraient facilement 200 fr. par 1,000 kil. de rails, rendus à Anvers, mais elles ne veulent pas traiter à ces prix.

Exportation 1852 et 1851.

	1852.	1851.	
Houilles	1,924,000	1,852,000	ton.
Fontes en gueuses et fontes épurées	61.192	53,445	»
Fonte ouvrée,	607,984	729,210	kil.
Ouvrages de fer battu,	1,498,881	1,497,395	»
Clous,	8,008,978	8,528,172	»
Machines et mécaniques,	4,717,810	4,193,423	»

FERS EN ANGLETERRE.

MARCHÉ DE LONDRES DU 20 DECEMBRE 1852.

Fonte d'Ecosse n° 1 : par 1,000 kil.		88,42	»
» du pays de Galles, n° 1 :	id.	111,70	»
Fer en barres.	id.	223,40	»
Barres du Staffordshire.	id.	248,20	»
Tôles.	id.	298, »	à 335 10
Cercles.	id.	273, »	»
Fer à clous.	id.	248,20	»
Rails du pays de Galles.	id.	235 80	»
» du Staffordshire.	id.	248,20	»
Fer à scier de Suède.	id.	266,85	à 273 05
» de Russie.	id.	422, »	»
Zinc en saumons.	id.	477,85	»

Londres, 1er *janvier*. — Le marché des gueuses d'Ecosse a beaucoup varié cette semaine. Des ventes ont été faites depuis 76 sh. 6 d. jusqu'à 70 sh., mais la hausse a repris avec peu de livraisons à 75 sh. 6 d. au comptant, et 74, 75 à terme La demande de rails et de fer manufacturé de tous genres continue à être considérable, les acheteurs désirant s'approvisionner avant la hausse.

Glascow, 30 *décembre*. — Nos fabricants ont vendu tout ce qu'ils pouvaient, et les marchands se rappelant la baisse subite de 1845-46, ne garderont pas une tonne en magasin pour leur compte. On vend aujourd'hui à 72 sh. 6 d. Il y a acheteurs à 71 et 72 sh.

Traité théorique et pratique des opérations de Banque,

PAR J.-G. COURCELLE-SENEUIL (1).

Ce livre vient remplir une lacune: il existe en France quelques brochures sur les théories générales des banques et quelques chapitres sur le même sujet dans les traités généraux d'économie politique; il existe en plus grand nombre des traités d'arithmétique appliquée à la banque, des livres sur les monnaies, sur les changes; mais aucun de ces ouvrages utiles et dont quelques-uns ont une grande valeur, n'a un caractère à la fois général et professionnel: les uns se tiennent dans les généralités de la science, les autres s'appliquent exclusivement à quelques détails de la pratique. Le *Traité théorique et pratique*, et on pourrait le comparer, quant à la méthode, aux ouvrages qui ont été faits sur la construction des machines à vapeur ou des chemins de fer, a une forme plus scientifique; partant des généralités de l'économie politique, dont la connaissance est utile pour comprendre les opérations de banque, il énumère ces opérations et les définit, puis il en indique les diverses combinaisons, soit pour former une maison particulière, soit dans l'établissement d'un système général; enfin il donne les préceptes du métier, en analyse les détails, indique les principes de législation et de jurisprudence qui s'y rapportent, et traite longuement de la comptabilité et de l'arithmétique spéciale pour les escomptes, comptes courants, changes et arbitrages. C'est un raccourci, une sorte d'encyclopédie des connaissances dont peuvent avoir besoin ceux qui se livrent aux opérations de banque et aussi ceux qui ont affaire aux banquiers.

Le Traité est élémentaire; il ramène tout aux principes, en style clair, et n'emploie le langage professionnel qu'après en avoir défini les termes. Ainsi, il est à la portée de tous les hommes qui se sont un peu occupés d'affaires, et surtout des jeunes gens qui entrent dans la banque pour y devenir un jour chefs de maison. C'est à cette classe de lecteurs qu'il semble plus spécialement destiné; non pas qu'ils puissent y apprendre ce que la pratique peut seule enseigner, les habitudes et la routine du métier; mais ils y trouveront l'exposition des principes par lesquels leur profession, leur art, se rattache aux autres arts et aux autres professions de la société, de manière à exercer et à subir en même temps des influences générales.

---

(1) Paris, rue Richelieu, 14; Guillaumin et Ce, éditeurs.

L'auteur de ce livre montre une partialité qui nous paraît regrettable en faveur de la banque d'escompte et de recouvrement, et contre ce qu'il appelle la haute banque ou banque de spéculation. Celle-ci, aussi, rend des services qu'il ne faut pas méconnaître; elle soutient le crédit public, appuie les opérations du gouvernement, et crée ces grandes compagnies financières qui couvrent le pays de leurs travaux. Il était au moins inutile de la critiquer dans un long chapitre où les spéculations de bourse sont minutieusement décrites.

Quoi qu'il en soit, et malgré quelques imperfections de détail, nous signalons ce livre à l'attention de nos lecteurs : les ouvrages élémentaires et professionnels sont si rares en ce pays, que l'on ne saurait trop encourager ceux qui s'y produisent. Quelle ne serait pas la prospérité du pays, si l'on avait appliqué depuis cinquante ans à des travaux de genres professionnels, comme le *Traité des opérations de banque*, la moitié de l'esprit et du talent déployés à préparer des révolutions et à les faire!

F. Petit.

Chemin de fer d'Orléans.

Les travaux du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et Rochefort vont entrer en cours d'exécution dans un délai très-rapproché. Le préfet a pris un arrêté par lequel il autorise les ingénieurs, conducteurs et agents de la Compagnie à pénétrer dans les propriétés particulières pour faire les tracés, levées de plans, nivellements, sondages, etc., dans la traversée du département.

Il est probable que les mêmes opérations vont être entamées dans la Charente-Inférieure, et qu'une impulsion générale sera imprimée à ce grand travail dont on espère les plus heureux résultats pour la prospérité de nos contrées.

Chemin de fer du Nord.

L'administration du chemin de fer du Nord s'occupe activement de commencer les travaux de la nouvelle ligne de Saint-Quentin à Erquelines, concédée par décret du 15 février 1852. M. le préfet vient d'ordonner les enquêtes nécessaires à fin d'expropriation dans la traversée des communes de Landrecies, Locquignol, Sassegnies, Leval, Aulnoye, Aymeries et Bachant.

Chemin de fer de Vincennes.

Les enquêtes concernant le chemin de fer de Paris à Vincennes, Charenton, Nogent, Joinville, Saint-Maur, etc., sont terminées. Jamais projet de chemin de fer n'a plus vivement ému les populations. Depuis un mois, le bureau des ponts et chaussées, à la préfecture de la Seine, ne désemplissait pas; les noms de plus de trois cents propriétaires figurent sur les registres de l'enquête. Sauf quelques rares exceptions, les dires sont favorables à l'établissement de cette petite et importante ligne, qui complète le réseau des chemins de fer de la banlieue et donne satisfaction à de nombreuses localités, où les moyens actuels de locomotion sont, surtout dans la belle saison, tout à fait insuffisants.

Chemin de fer du Midi.

MARCHÉ DE RAILS.

On écrit de Rodez :

« M. Cabrol, de concert avec les gérants des forges de Commentry, vient de traiter de la presque totalité de la fourniture des rails pour le chemin de Bordeaux à Cette et des embranchements de Bayonne et de Perpignan.

» L'importance de ce marché est de 65,000 tonnes, sur lesquelles la part de Decazeville est de 50,000 tonnes. »

Chemin de Dijon à Mulhouse.

Le conseil municipal de Besançon, appelé par M. le préfet du Doubs à donner son avis sur le choix à faire entre la vallée de l'Ognon et la vallée du Doubs, pour l'établissement du chemin de fer de Besançon à Mulhouse, vient de se prononcer en faveur du tracé par la vallée de l'Ognon.

Cette décision se trouve d'accord avec la demande qui a été adressée au gouvernement par la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon, pour obtenir la concession du prolongement de sa ligne jusqu'à Mulhouse.

PARTIE TECHNIQUE.

Les Chemins de fer d'Angleterre en 1851,

Par M. Le Chatelier.

M. Le Chatelier vient de publier dans les *Annales des Mines* un rapport sur les chemins de fer d'Angleterre en 1851, qui comprend deux parties : le matériel fixe et le matériel roulant.

Je consacrerai deux chapitres au compte-rendu critique de cet important travail, en maintenant la division adoptée par son auteur.

I.

Sous la dénomination de *matériel fixe*, M. Le Chatelier comprend la voie de fer proprement dite, les rails et leurs supports, les changements et croisements de voie, les plaques tournantes, chariots roulants, grues hydrauliques, et les divers engins employés dans les gares.

L'idée qui prédomine dans ce chapitre, et qui préoccupe aujourd'hui presque tous les ingénieurs chargés de l'exploitation des chemins de fer, est relative à la rapide destruction de la voie. De nombreux essais ont été faits pour modifier les conditions d'établissement de la voie de fer, et c'est à peu près le seul point qui, à l'avis de l'auteur, présente quelque nouveauté dans l'étude des chemins anglais.

Les objets sur lesquels M. Le Chatelier porte son attention sont :

1° La largeur de la voie;
2° Les supports de la voie;
3° Les rails et coussinets;
4° Les accessoires;
5° L'entretien et le renouvellement de la voie.

§ 1. *Largeur de la voie.* — L'examen de la différence entre la largeur des voies anglaises ($1^m,435$ et $2^m,134$) a maintenant perdu pour la France tout le mérite de l'actualité. A l'exception de quelques chemins de fer, celui du grand-duché de Bade entre autres, tous ceux de l'Europe continentale possèdent la petite largeur. Cette question ne peut donc plus être envisagée que sous le point de vue historique.

En 1845, une enquête parlementaire fut ordonnée pour rechercher les moyens de ramener les chemins de fer à une jauge uniforme; il en est résulté que, sous le rapport de la sécurité des convois, il n'existait pas de motif de préférence en faveur de l'une ou de l'autre de ces deux voies; que, sous le rapport de la vitesse, l'avantage était à la voie large; qu'au point de vue commercial, la voie étroite présentait plus d'avantages que la voie large, en se prêtant mieux aux convenances du trafic du pays; et, enfin, que la voie large coûtait plus cher que la voie étroite.

En résumé, la commission anglaise était d'avis que la voie large devait être réduite aux dimensions de la voie étroite, s'il devenait nécessaire d'arriver à une uniformité de largeur.

M. Le Chatelier se borne à résumer les débats qui ont eu lieu à ce sujet en Angleterre, et en attribuant à cette question un intérêt rétrospectif, il exprime le regret qu'à l'origine de nos grandes lignes on n'ait pas établi une enquête dans le genre de celles usitées en Angleterre, et qu'on n'ait pas adopté une largeur de voie de $1^m,70$ à $1^m,80$. Cet avis pourra surtout s'appliquer à l'Algérie, où on va mettre cette question à l'ordre du jour, et où on aurait tort de se tenir dans les anciens errements.

2. *Supports de la voie.* — L'auteur examine les trois systèmes existants en Angleterre, et qui sont : les dés en pierre, les longrines et les traverses; il les compare les uns aux autres, et en faisant ressortir les inconvénients qu'ils présentent dans leur état actuel, il arrive à cette conclusion, que ce qu'il conviendrait surtout de faire en France, ce serait d'étudier la pose sur longrines, qui a toujours été laissée de côté, et de chercher à en tirer tout le parti possible.

Si M. Le Chatelier entend par là qu'il y a lieu de soumettre cette question à l'épreuve du calcul ou de la spéculation scientifique, ou même de quelques essais isolés, dont les résultats seraient constatés dans un avenir plus ou moins éloigné, je crois, comme lui, que la France renfermerait autant que tout autre pays, les éléments nécessaires pour arriver à la solution de ce problème, qui intéresse au plus haut point la construction de la voie. Mais je ne pense pas que ce serait la meilleure marche à suivre; la science, malheureusement, est muette à cet égard. Il faut donc, ainsi que je l'ai déjà souvent dit dans ce jour-

nal, au sujet des tendances pratiques de ces sortes d'études, il faut s'en référer à la statistique, et puiser les renseignements nécessaires de préférence dans les contrées où les longrines ont été appliquées sur une vaste échelle, concurremment avec les dés et les traverses. L'Allemagne offre un exemple frappant à ce sujet ; la valeur du système des longrines a été jugée par des sociétés d'ingénieurs et par des administrations, qui, dans la nécessité de construire ou de reconstruire leurs lignes, ont fait un appel à toutes les autorités compétentes, ont recueilli leurs avis, et ont tranché la question, si je puis m'exprimer ainsi, par un vote de majorité, d'après lequel les longrines ont été rejetées.

Dans un des derniers numéros, j'ai traité cette question *in extenso*, et je ne pense pas qu'il y ait lieu de revenir là-dessus, quant à présent ; à moins qu'on ne veuille l'étudier pour faire le décompte de tous les chemins de fer sur traverses, sur dés, sur longrines, et pour classer avec soin tous les renseignements sur l'usage de ces voies, sur les frais d'établissement, sur l'usure, sur la circulation ; en un mot, sur tous les détails de cet important travail, afin que dans un moment donné, quand il s'agira de la construction ou du renouvellement d'une voie, tous les éléments soient prêts pour pouvoir porter un jugement définitif en parfaite connaissance de cause. Des expériences, des essais, des tâtonnements ont produit tous les systèmes en usage de nos jours ; mais appliqué à une seule et même localité, un système unique doit avoir naturellement la préférence, et l'étude seule peut l'indiquer, car elle conduit toujours et infailliblement à un résultat unique, tant qu'il s'agit de science et de technologie.

Je m'arrête, afin d'analyser la description des diverses espèces de support. Tout d'abord je suis frappé de l'esprit d'observation dont M. Le Chatelier fait preuve, en entrant dans les plus petits détails de la voie pour faire ressortir les inconvénients ou les avantages d'un de ces nombreux systèmes et en rendant un compte exact de tous les phénomènes que présentent les rails au moment et après le passage des convois ; je remarque surtout l'habileté avec laquelle chacune de ses phrases est écrite.

Voici, en résumé, son opinion sur ces supports ; j'ai laissé de côté la partie historique pour ne citer que les faits d'une application immédiate.

Les dés en pierre, plus durables que les supports en bois, ont été démontés en Angleterre sur plusieurs lignes, et ont été remplacés par des traverses ; sur tout le continent, on a agi de la même façon. Je ne connais qu'une seule exception : celle du chemin de fer du Taunus, où l'on est occupé en ce moment à substituer aux traverses des dés en grès rouge ancien. La pose des dés est coûteuse ; les blocs se fendent facilement sous l'action des chevilles en bois et en fer. L'absence de liaison entre deux cours de rails, leur manque d'élasticité, leur enfoncement irrégulier, les rendent peu propres à l'exploitation.

Les longrines, appliquées d'abord en Amérique par suite de l'abondance du bois et de la rareté du fer, offrent l'avantage de soutenir dans toute leur longueur les rails, qui, dès lors, peuvent être beaucoup plus légers, la résistance du bois s'ajoutant à celle du fer ; les longrines ont une grande élasticité et présentent moins de dangers en cas de déraillement.

Quant au prix plus élevé et aux frais d'entretien plus considérables, M. Le Chatelier fait remarquer avec justesse qu'à l'époque où les comparaisons de cette nature ont été faites, les traverses n'étaient pas aussi rapprochées et n'avaient pas de si fortes dimensions comme aujourd'hui.

Le système des traverses est prédominant en Angleterre. Son entretien est plus économique, l'écartement des voies est invariable ; mais la destruction est rapide et son renouvellement exige des frais considérables.

Le défaut commun signalé dans tous ces systèmes est le manque de résistance aux oscillations latérales des véhicules en mouvement. L'expérience a démontré qu'en équilibrant au moyen de contrepoids, convenablement calculés, les pièces mobiles des locomotives, on pourrait supprimer radicalement le mouvement oscillatoire propre des machines qui se transmet aux rails.

La mobilité des joints qu'on trouve dans les voies actuelles forme, à juste titre, l'objet des préoccupations de l'auteur Après avoir recherché les causes de cette mobilité, qu'il attribue à la flexibilité des rails ; après avoir donné l'explication de toutes les circonstances de la vitesse des convois, du déversement des traverses, de la rupture des rails, en service, près du joint ; en un mot, après avoir recherché les causes les plus petites de la perturbation de la marche, M. Le Chatelier est d'avis que ces effets sont moins graves sur les chemins à longrines que sur ceux à traverses.

Les moyens employés en Angleterre pour améliorer la voie de fer comprennent :

La consolidation du système de voie sur traverses ;

La modification des supports des rails ;

Et enfin l'emploi de rails posés sur le ballast sans supports.

Quant à la première de ces conditions, on avait reconnu depuis longtemps la nécessité de modifier la répartition des traverses qu'on a rapprochées vers les joints, en ajoutant, bien entendu, une traverse par rail. M. Le Chatelier cite à ce sujet deux exemples, l'un du Great-Northern, où les rails d'un poids de 35,79 kilog. par mètre courant, et d'une longueur de $5^m,48$ reposent sur 7 traverses espacées de $0^m,91$ de milieu en milieu et de $0^m,65$ aux joints ; l'autre exemple, du Waterford, dont les rails ont $25^m,80$ kilog. avec espacement des traverses de $0^m,76$ et de $0^m,38$ aux joints.

Le deuxième moyen de consolidation est de regarder le joint comme une fracture, et de le maintenir au moyen de deux fiches en fer, que M. Le Chatelier appelle des *éclisses*, et que j'ai fait connaître sous le nom de *plaques vissées ;* c'est ce système qu'il recommande pour être appliqué en France. Il entre ensuite dans tous les calculs des prix de revient ; et c'est là un des côtés pratiques de son travail, qu'à mon tour, je recommande à l'attention de nos Compagnies.

Quant aux nouveaux supports, tels que coussinets, plateaux, l'expérience n'a pas encore pu faire ressortir leurs avantages, ou leurs inconvénients. Ce que M. Le Chatelier reproche à tous ces systèmes, basés presque tous sur la fixation invariable des joints, dans lesquels disparaît l'usage du bois, c'est qu'ils rendent la voie trop rigide, et qu'ils nuisent par leur défaut d'élasticité à la conservation du matériel. Il n'y a que le rail de M. Barlow du Midland, rail en *U* renversé et à très-large base, auquel M. Le Châtelier semble promettre un emploi sur une vaste échelle en France ; et il résume son opinion en disant que la conclusion la plus certaine qu'on puisse tirer des faits observés en Angleterre, c'est qu'une prompte réforme des moyens employés jusqu'ici pour la pose des voies, est devenue indispensable. Pour les voies nouvelles, le rail Barlow paraît devoir être appliqué ; pour les voies existantes, le joint à éclisses aura certainement une préférence marquée.

§ 3. *Rails et coussinets.* Deux formes principales de rails anglais sont citées : celle à champignon et à *U* renversé. Quant au rail américain ou de Vignolles, employé généralement en Allemagne, il ne l'est pas autant en Angleterre, et encore on ne s'en sert qu'avec longrines.

Le point le plus saillant dans ce paragraphe est la préférence à donner au rail à double *T*, sur les rails à simple *T*, montés sur coussinets, dès qu'on aura remédié aux inconvénients de la mobilité du joint. Les rails à double *T* exigent des coussinets en fonte, et l'application du métal dans ces mêmes coussinets, qui excluent des coins en bois, me paraît présenter de graves inconvénients. Je ne connais qu'un seul exemple de cette consolidation sur les chemins de fer de l'Europe continentale, c'est sur le chemin du Taunus, où on a fabriqué des coussinets de joints à plaques, et où les coussinets ordinaires ne servent que pour les points intermédiaires.

M. le Chatelier est partisan d'un fort *bombement des rails*, et il croit que la limite convenable serait atteinte par un rayon de 6 centimètres.

Le *poids des rails* a toujours été en augmentant de 18 kilogrammes par mètre courant ; il est monté successivement à 42 kilogrammes ; maintenant on fait un pas en arrière et on considère le poids de 39 kilogrammes comme suffisant.

Les ingénieurs anglais sont d'accord pour

augmenter autant que possible la *longueur des rails*, pour diminuer le nombre de joints, et par suite les frais de consolidation ou d'entretien. M. le Chatelier croit que l'avantage qui en résulte ne peut pas être mis en balance avec la difficulté de la pose, qui exige plus de bras.

La *qualité des rails* en Angleterre est l'objet d'une critique sévère de la part de l'auteur; il blâme la latitude laissée à ce sujet aux entrepreneurs. Depuis quelque temps cependant on semble revenir de ces errements et faire des conditions plus sévères pour les nouvelles fournitures.

C'est par l'examen de *l'usure des rails*, que ce paragraphe est terminé. Dans l'état actuel des chemins anglais, si l'on tient absolument à fixer les idées par un chiffre, — dit M. le Chatelier, — on peut estimer que la durée moyenne des rails de l'ensemble des chemins, à grand, moyen et petit trafic sera de 15 à 20 années. En France, où la qualité des rails est en général meilleure, et où l'importance du trafic est moins forte, on peut compter sur une durée plus considérable.

§ 4. *Les accessoires de la voie* présentent peu de particularités dignes d'être mentionnées: aussi M. Le Chatelier ne leur consacre-t-il que quelques pages. Il cite, comme innovation, que les contre-rails des aiguilles de changement de voie disparaissent partout; que sur plusieurs points où l'on a accumulé un grand nombre de voies pour la composition des trains de marchandises, on a établi une voie d'intersection qui coupe, sous un angle un peu aigu, toutes les voies de garages, et qui est réuni avec chacune d'elles par un système de quatre aiguilles formant deux changements de voie opposés l'un à l'autre. Comme nouveauté, on remarque l'emploi de l'eau, sous une forte pression, pour manœuvrer les plaques tournantes des machines et tenders réunis; ce qui a lieu au moyen d'un cylindre couché horizontalement au-dessous du rail circulaire et renfermant un piston à double effet qui reçoit la pression de l'eau, prise dans un réservoir très-élevé, et dont la manœuvre paraît excessivement simple.

§ 5. Le dernier paragraphe est relatif à l'*entretien et au renouvellement de la voie*. Les procédés d'entretien employés en Angleterre ne diffèrent pas de ceux en usage partout ailleurs. On fait remarquer cependant que l'entretien y est assez négligé, et que les voies, dérangées par le mouvement de tant de machines circulant à grande vitesse, sont assez mauvaises. La tendance actuelle des Compagnies est de ne pas renouveler les traités conclus avec des entrepreneurs. L'expérience a démontré que l'entretien en régie est plus économique. Plusieurs exemples des frais d'entretien sont ensuite cités.

La question du renouvellement de la voie occupe depuis plusieurs années les personnes engagées en Angleterre dans l'industrie des chemins de fer. La destruction rapide des rails résulte de la mauvaise fabrication et du poids croissant des machines; elle est venue augmenter, dans une proportion notable, les frais d'exploitation; mais les éléments nécessaires pour évaluer avec exactitude les fonds de renouvellement manquent encore.

D'après le rapport présenté en 1849 par les ingénieurs du London et North-Western, la durée moyenne du matériel fixe peut être estimée:

A 12 années pour les traverses non créosotées;

A 20 années pour les traverses préparées;

A 20 années pour les rails et les coussinets.

M. Le Chatelier pense que le principe d'un fonds de renouvellement est sujet à contestation, par la raison qu'il est à peu près impossible de calculer le montant de l'annuité nécessaire pour assurer sa formation intégrale, et il résume son opinion pour les Compagnies françaises, en leur recommandant un usage intelligent du fonds de réserve statutaire, qui ne devrait être employé que pour alléger les charges du revenu au moment où le remplacement des matériaux usés aurait le plus d'intensité.

En citant à ce sujet une comparaison géométrique, l'auteur termine ainsi son premier chapitre:

« Pour franchir le sommet de la courbe des dépenses annuelles, courbe qui tend de plus en plus à devenir rectiligne et parallèle à sa base, mais qui peut présenter un renflement un peu fort au moment où la majeure partie du renouvellement des premières traverses et des premiers rails aura lieu. »

EMILE WITH, *ingénieur civil.*

Correspondance.

M. C. G., à Strasbourg. — N°s 1 et 2, Nord, 5 1/2 à 6 0/0. — Strasbourg, 5 0/0. — N° 3, foncières, 25 0/0.

M. S. H., Rouen. — N° 1, en tout 42 fr. 50, y compris les intérêts. — N° 2, en tout 47, y compris les intérêts payés.

M. C. A., à Nyons. — N° 1, valeur abandonnée; peut descendre encore. — N°s 2, 3 et 4, on a fait beaucoup plus bas; il est fâcheux que vous n'ayez pas vendu à nos prix, qui sont élevés, non pas d'une manière absolue, mais relativement aux cours actuels.

M. A. G., à Brest. — En aucune manière, l'affaire restera indépendante et libre de ses opérations.

M. L. à Beaumont (Eure). — Obligations foncières.

M. P., à Belfort. — N° 1, fait. — N° 2, fait. — N° 3, rien à recevoir avant le mois d'avril; on a touché en octobre.

M. L. H., à Crépy. — N° 1, attendez; le remboursement à 500 fr. représente le capital de l'action et donne lieu à l'émission d'un nouveau titre dit: *de jouissance*, donnant droit à tous les bénéfices excédant l'intérêt à 3 0/0 du capital au pair, soit de 15 fr. par action. — Il n'y a donc rien à perdre en cas de remboursement. — N° 2, gardez pour le moment, à moins que vous ne gagniez; dans ce dernier cas, vendez et prenez des obligations foncières.

M. A. P., boulevart Saint-Denis. — Nous répondons à nos abonnés directs, mais non aux simples lecteurs.

M. P., à Versailles. — N° 1, non. — N° 2, vendez-en la moitié. — N° 3, obligations foncières.

M. P. à Toulon. — N° 1, oui. — N° 2, environ 7 fr.

M. L. S., à Vire. — N° 1, un seul. — N° 2, le bénéfice a été pour les porteurs d'actions achetées plus bas et qui ont pu revendre avec bénéfices en raison des actions au pair, mais il est toujours imprudent d'acheter à l'approche des émissions, attendu qu'il y a beaucoup de porteurs disposés à vendre le lendemain, ce qui produit une réaction en baisse. — N° 3, vendez puisque vous avez un bénéfice. — N° 4, non. — N° 5, la fusion n'aura pas lieu quant à présent.

M. D., à Avesnes. — N° 1, après l'homologation des statuts par le conseil d'Etat. — N° 2, depuis le 1er janvier 1853. — N° 3, en avril 1854. — N° 4, oui, après l'homologation. — N° 5, ils ne seront imprimés qu'après l'approbation.

M. Y., à Lorient. — N°s 1, 2 et 3, lisez la réponse ci-dessus. — N° 4, nous sommes en pleine reprise. — N° 5, non. — N° 6, plutôt la seconde. — N° 7, 14 fr.

M. L., à Bray. — Lisez l'avant-dernière réponse.

M. X. C., à Châlons. — N° 1, lisez la réponse ci-dessus. — N° 2, l'autorisation de retirer. — N° 3, elles sont et seront de beaucoup supérieures. — N° 4, Nord, Orléans, Strasbourg. — N° 5, voyez les cours de ce jour. — N° 6, nous ne vous le conseillons pas.

M. J. B., à Arras. — N° 1, non. — N° 2, très-probablement. — N° 3, les frais d'exploitation n'étant pas connus, il nous est impossible de fixer le dividende.

M. P, à Bourg-Argental. — N° 1, après l'achèvement du chemin et son raccordement avec les autres lignes, c'est-à dire plusieurs années; les actions vaudront alors au moins 1,200 fr. — Si vous ne pouvez pas attendre, vendez, et remplacez-vous par des Nord.

M. C. C., à Genève. — N° 1, lisez notre article de ce jour. — N° 2, rien ne sera définitif qu'à l'approbation du gouvernement. — N° 3, Orléans, Strasbourg, Gray, Midi.

M. P., à Reims. — N° 1, nous ne pouvons garantir l'époque, mais ce cours sera certainement atteint et même dépassé. — N° 2, oui, après deux ou trois ans d'exploitation complète. — N° 3, il y en a un de 75 fr. appelé en ce moment pour libérer les actions de 250 et pouvoir émettre les titres au porteur. — N° 4, les garder au cours actuel; pour vendre, il faudrait connaître votre prix d'achat.

M. A. B., à Versailles. — N° 1, conservez. — N° 2, non.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 110 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1853.

65,850 voyageurs	210,184	03
Bagages, marchandises, etc	355,149	66
Total	565,333	69

Semaine correspondante de 1852.

57,145 voyageurs	183,240	50
Bagages, march., etc	261 014	74
Produit total	444,255	24

Recette totale du 1er au 14 janvier.

1853	1,093,981	43
1852	860,332	34

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 9 au 15 janvier 1853.

18,255 voyageurs	67,441 fr.	65 c.
Bagages, marchandises, etc	94,911	90
Total de la semaine	162,353	55
Total de l'exercice courant	345,346	40
Semaine correspondante de 1852	151,452	75
Exercice correspondant de 1852	316,219 fr.	80 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 9 au 15 janvier 1853.

9,107 voyageurs	25,305 fr.	20 c.
Bagages, Marchandises, etc	43,191	30
Total de la semaine	68,496	50
Total de l'exercice courant	1,526 914	25
Semaine correspondante de 1852	62,849	45
Total de l'exercice correspondant	1,278,672 fr.	65 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 9 au 15 janvier 1853.

(Grande vitesse.) 25,643 voyageurs.	155,233	95
(Petite vitesse.) bag., marchand.	162,290	55
Total de la semaine	317,524 fr.	50 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853(1)	384,547	97
Total	702,072	47
Semaine correspondante de 1852(2)	241,384	20
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	307,259	15
Total de l'exercice correspondant	548,643	35

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs ; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 9 au 15 janvier 1853.

Voyageurs	176,981	10
Bagages, marchandises etc	304,579	33
Total	481,560	43
Sect. d'Angᵉ. — Voyageurs	20,709	15
— Bagages, march., etc.	17,244	85
Totaux	519,514	43
Semaine correspondante de 1852	426,637	01
Différence en faveur de 1853	92,877	42
Recettes du 1er au 15 janv. 1853	1,041,303	45
Dº de la section d'Angoulême	76,057	80
Total	1,117,361	25
Recette correspondante de 1852	835,669	55
Différence en faveur de 1853	281,691	70

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

4ᵉ année.

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1853.

41,014 voyageurs	153,992 fr.	15 c.
Bagages, messagerie, etc	32,011	37
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	158,405	71
Total de la semaine	344,409	83

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Du 27 au 31 décembre 1852.

7,744 Voyageurs	16,542	41
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	47,084	72
Prélèvement sur les produits de la ligne de Mulhouse à Thann	332	32
Total	63,959	85
Semaine correspondante de 1851	44,378	91
Exercice 1852	2,786,765	27
Dº 1851	2 346,873	31
Différence en faveur de 1852	439,892	4

Du 1er au 9 janvier 1853.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

13,951 Voyageurs	26,871 fr	45
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	33,840	49
Prélèvement sur les produits de la ligne de Mulhouse à Thann	»	»
Total	60,711	94
Recette correspondante de 1852	43 617	66
Différence en faveur de 1853	17,094	28

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 10 au 16 janvier 1853.

Ouest.— 8,636 voyageurs, gr. vitesse.	32,495	75
Petite vitesse	23,448	30
Total	55,944	05
Rive gauche. — 11,593 voyag	10,242	20
Total	66,186	25
Rive droite. — 23,215 voyag	21,547	»
Total	87,733	25
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	49,398	80
Rive gauche	10,706	80
Total	60,135	60
Rive droite	17,124	»
Total	77,289	60

Recette tot. du 1er au 16 janv. 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	181,425 f.	65 c.
Id. 1852	131,314	90

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2ᵉ section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Recettes du 16 au 22 décembre 1852.

Voyageurs	35,320	70
Bagages et marchandises	54,561	35
Total de la semaine	89,882	05
Semaine correspondante de 1851	55,213	30
Augmentation	34,668	75
Recettes du 1er juillet (1) jusqu'au 22 décembre 1852.	2,370,889	70
Recettes du 1er juil. au 22 déc. 1851	1,893,023	50
Augmentation depuis le 1er juillet	477,866	20

2ᵉ Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	25,078	80
Bagages et marchandises	54,849	95
Total de la semaine	79,928	75
Total des Recettes du 1er juillet(2) au 8 déc. sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	4,448,242	70

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1853.

2,770 voyageurs	9,042 fr.	15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	12,330	85
Total de la semaine	21,373	»
Semaine correspondante de 1852	21,711	05
Différence en faveur de 1852.	338 fr.	05 c
Recette du 1er au 14 janv. 1853	41,045	90
Recette correspondante de 1852	40,542	05
Différence en faveur de 1853	503 fr.	85 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 janvier 1853.

Grande vitesse.—1,146 voyageurs	2,885	36
Petite vitesse	11,776	35
Total	14,661	71
Semaine correspondante de 1852	18,696	30
Diminution pour 1853	4,034	59

Chemin de fer de Léopold.

DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de décembre 1852.

Voyageurs et bagages	119,298	85
Recettes diverses	53,633	60
Total du mois	172,932	40
Mois correspondant de 1851	172,678	10
Différence en faveur de 1852.	254	30

(1) C'est à partir du 1er juillet 1852 que toutes les lignes du Midi ont été réunies dans les masses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(2) Les recettes de la section d'Avignon à Marseille, à compter du 1er janvier jusqu'au 30 juin 1852, présentent, sur la période correspondante de 1851, une augmentation de 288,235 fr. 60 c.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions de Marseille à Avignon, garanti par l'État.

Liste des 414 obligations sorties au tirage du 7 janvier 1853.

3e Annuité.

11	3,964	9,103	14,388
56	3,970	9,166	14,410
130	4,085	9,238	14,497
134	4,088	9,267	14,596
153	4,093	9,286	14,627
191	4,101	9,358	14,733
260	4,178	9,465	14,774
277	4,277	6,597	14,853
335	4,433	9,617	14,873
373	4,614	9,786	14,982
453	4,668	9,885	15,007
530	4,673	9,939	15,237
731	4,977	10,169	15,255
760	5,066	10,214	15,290
778	5,182	10,563	15,309
788	5,186	10,594	15,368
834	5,189	10,596	13,473
924	5,320	10,608	15,477
957	5,437	10,663	15,520
1,027	5,524	10,797	15,530
1,152	5,693	10,905	15,585
1,189	5,730	11,008	15,596
1,192	5,833	11,312	15,693
1,203	5,881	11,340	15,788
1,204	5,887	11,420	15,835
1,264	6,178	11,527	15,864
1,271	6,197	11,545	15,938
1,301	6,199	11,551	16,026
1,376	6,213	11,581	16,087
1,437	6,215	11,779	16,093
1,681	6,383	11,783	16,217
1,732	6,396	11,812	16,319
1,807	6,446	11,866	16,346
1,856	6,424	11,968	16,464
1,861	6,524	12,121	16,554
2,020	6,656	12,264	16,585
2,034	6,660	12,321	16,907
2,066	6,686	12,349	16,910
2,079	6,796	12,417	17,024
2,245	6,935	12,596	17,137
2,267	6,967	12,669	17,156
2,401	7,027	12,693	17,179
2,450	7,078	12,816	17,310
2,473	7,195	12,933	17,378
2,563	7,257	12,964	17,477
2,570	7,295	13,020	17,514
2,606	7,305	13,129	17,760
2,632	7,403	13,206	18,017
2,641	7,510	13,214	18,036
2,724	7,694	13,239	18,100
2,847	7,705	13,362	18,204
2,888	7,848	13,375	18,210
2,913	7,908	13,405	18,274
2,934	7,947	13,411	18,294
2,980	7,967	13,428	18,353
2,998	8,049	13,532	18,499
3,004	8,069	13,545	18,615
3,150	8,070	13,680	18,715
3,161	8,139	11,783	18,769
3,217	8,216	13,934	18,877
3,240	8,330	14,028	18,931
3,248	8,368	14,072	19,033
3,267	8,394	14,125	19,126
3,273	8,430	14,182	19,179
3,373	8,476	14,210	19,266
3,469	8,508	14,214	19,309
3,865	8,574	14,260	19,315
3,904	8,836	14,267	19,360
3,946	8,913	14,268	19,448
3,950	8,937	14,320	19,469
3,958	8,993	14,338	19,610

19,858	23,068	26,174	28,254
19,889	23,124	26,204	28,344
19,946	23,204	26,216	28,376
20,043	23,239	26,237	28,430
20,322	23,328	26,263	28,449
20,715	23,334	26,278	28,463
20,908	23,427	26,287	28,615
20,933	23,484	26,494	29,016
20,983	23,485	26,557	29,105
21,001	23,503	26,706	29,139
21,028	23,628	26,777	29,182
21,192	23,887	26,862	29,307
21,213	23,923	26,888	29,332
21,216	24,416	26,896	29,367
21,341	24,762	27,230	29,368
21,410	24,837	27,242	29,430
21,579	24,845	27,282	29,435
21,606	24,999	27,337	29,524
21,708	25,041	27,550	29,553
21,714	25,156	27,590	29,601
21,819	25,189	27,596	29,713
21,948	25,280	27,606	29,716
21,963	25,384	27,608	29,766
22,058	25,389	27,610	29,789
22,070	25,504	27,817	29,796
22,071	25,516	27,901	29,804
22,249	25,539	26,966	29,855
22,325	25,687	27,970	29,864
22,354	25,806	28,022	29,874
22,373	26,009	28,055	29,892
22,502	26,030	28,091	29,950
22,507	26,073	28,215	
22,691	26,074	28,234	

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

AVEC SES PROLONGEMENTS.

Les anciennes actions des Compagnies d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes, dont l'échange n'aura pas été opéré avant le 1er tirage des actions nouvelles à rembourser, qui aura lieu le 31 janvier courant, ne doivent pas participer aux chances de ce premier remboursement.

Le directeur de la Compagnie d'Orléans a l'honneur de rappeler à ceux de MM. les Actionnaires qui ne seraient pas encore en mesure à cet égard, qu'il leur importe de régulariser leur position en apportant ou en envoyant par des mandataires, leurs anciens titres : Au bureau central, rue Drouot, 4, *avant le samedi 29 janvier*, pour en effectuer l'échange.

C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE L' OUEST DE LA SUISSE

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que de nouvelles propositions d'une haute importance ayant été faites à la compagnie, propositions qui ne peuvent être suffisamment étudiées en quelques jours, l'assemblée générale, convoquée pour le 22 courant, est ajournée Un avis ultérieur fixera le jour de la réunion. — Lausanne, 11 janvier 1853.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A ORLÉANS AVEC SES PROLONGEMENTS.

— MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852 sont informés que le Conseil d'administration de la Compagnie a fixé au 31 janvier 1853, l'époque à partir de laquelle seront exigés les intérêts de retard pour le 2e versement sur lesdites obligations, échu le 1er de ce mois.

Le directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 2 novembre, le sous-comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres des compagnies de PARIS A CAEN ET A CHERBOURG ET DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Secrétaire du Conseil d'administration.

HERNOUX

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

A partir du 11 décembre, le Sous-Comptoir fait des avances sur les actions de la Compagnie des chemins de fer du Midi

Le Secrétaire du Conseil,

HERNOUX.

CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, qu'aux termes d'une délibération prise par lui, le 30 octobre dernier, et dont ils ont été informés par la voie des annonces, le 4 novembre suivant, un nouveau versement de 75 fr. par action doit être effectué du 20 janvier courant au 5 février prochain, et qu'au moment de ce versement, il sera procédé à la délivrance des titres définitifs au porteur.

Conformément à l'art. 15 des statuts, l'intérêt sera perçu, à raison de 5 0/0 l'an, pour chaque jour de retard, sur ce versement, à partir du 5 février.

Le versement sera reçu à Paris, au siége social, 28, rue de Miroménil (de 10 à 3 heures); à Londres, chez MM. Masterman et Ce.

Par ordre du Conseil. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL.

CHEMIN DE FER DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE.

Une assemblée générale spéciale de MM. les actionnaires de cette Société aura lieu le samedi 29 janvier courant, à midi, au siége social, rue Saint-Guillaume, 29, à Paris, à l'effet d'arrêter s'il y a lieu d'user, par suite du décès de M. Bayard de la Vingtrie aîné, l'un des gérants, de la faculté réservée par l'art. 62 des statuts.

MINES DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires de la Société des mines de la Grand'Combe et chemins de fer du Gard sont prévenus que l'échange des titres aura lieu, conformément aux délibérations de l'assemblée générale du 10 octobre 1852, à compter du lundi 31 janvier courant :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 57 ;

A Nîmes,

Et à Marseille.

Les intérêts échus le 31 décembre 1852 seront payés au moment de la remise des nouveaux titres.

AVIS.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 17 mars 1853 l dix heures du matin, au siége social, rue Saint-Lazare, 124, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, pour statuer sur une modification des statuts, dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme ; 2° de capitaliser les coupons de fondation, à l'effet de pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer dix jours à l'avance, au moins, vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie.

Le directeur : EMILE PEREIRE.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse a pris cette semaine des proportions si rapides qu'elle a jeté l'alarme parmi les porteurs de titres de toute nature. Jusqu'à présent le mouvement avait été le résultat de spéculations exagérées. Le parquet lui-même y avait imprudemment coopéré en forçant les clients à donner des couvertures, et depuis trois liquidations on cherchait surtout à se liquider. Mais depuis la dernière liquidation la place se trouvait complétement dégagée des opérations à la hausse, et comme les prix étaient devenus fort modérés, il n'y avait plus lieu de s'attendre à un nouveau mouvement de baisse. On a même cru samedi dernier que les cours allaient reprendre faveur. La Caisse des dépôts et consignations avait renouvelé son affiche d'achat de rentes; mais à partir de mardi une sorte de panique a commencé à envahir le marché. Des ventes considérables ont eu lieu en même temps au comptant et à terme. En deux jours le 3 0/0 est tombé à 77 40, et le 4 1/2 à 103. On aurait dit, à voir la figure effarée de quelques spéculateurs, que tout était perdu. On était enfin parvenu au but que l'on s'efforçait d'atteindre depuis plusieurs mois. On avait effrayé une partie des porteurs sérieux de titres, qui coopéraient sans s'en douter à leur propre ruine par la simultanéité de leurs offres.

Les baissiers ont trouvé, du reste, plus de facilités à exécuter leurs projets, par suite des dernières nouvelles financières de l'Angleterre. L'argent y était devenu plus rare; la Banque d'Angleterre avait élevé son escompte de 2 à 2 1/2 0/0, et menaçait de le porter à 3 0/0. Les consolidés venaient chaque jour en baisse, et les porteurs d'actions françaises, trouvant difficilement à les placer à Londres, envoyaient l'ordre de les vendre à la Bourse de Paris.

Il n'y a pas, jusqu'à présent, beaucoup de découvert; mais pour peu que la reprise des cours continue, il deviendrait tout à coup considérable, par le fait des primes vendues à de bas prix et qui se trouveraient compromises. A la bourse d'hier, jeudi, la baisse était enfin arrêtée, l'excès du mouvement rétrograde avait enfin déterminé une forte reprise, et toutes les valeurs ont été fort recherchées à la clôture.

Les actions de chemins de fer, qui avaient longtemps résisté à la baisse des fonds publics, ont été entraînées rapidement cette semaine. Plus une ligne était importante, plus elle donnait lieu à des offres nombreuses. Ceux qui avaient besoin de se procurer de l'argent vendaient de préférence les valeurs qui se plaçaient avec le plus de facilité. Aussi le Nord est tombé un moment à 780, et comme il a été coté il y a quelques mois à 885, c'est une baisse de plus de 100 fr. sur cette valeur. La baisse n'a pas été moins rapide sur les actions de Lyon, qui ont été cotés en octobre à 1,030, et qui viennent de tomber à 800; sur celles de Strasbourg, qui, de 920, sont revenues à 710; sur celles de Saint-Germain, qui, de 1,600, sont tombées à 1,330.

Il n'est pas étonnant que les cours actuels aient fait réfléchir beaucoup de capitalistes, qui attendaient l'occasion de placer leur argent avantageusement. Les différentes lignes en exploitation promettaient un intérêt suffisant d'après les plus hauts cours cotés, et après la baisse considérable des deux derniers mois, elles promettent de très-beaux revenus à ceux qui les achètent en ce moment.

Les actions du réseau normand ont éprouvé une baisse assez forte par suite du résultat de l'assemblée générale de Cherbourg qui a fait craindre de nouveaux délais pour la fusion. Cependant l'utilité de cette fusion est reconnue par toutes les compagnies qui doivent en faire partie, et l'on a lieu d'espérer que les arrangements ne tarderont pas à être terminés.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 13 jusqu'à celle du 20 janvier :

La rente 3 0/0 a monté de 79 50 à 80 60, elle est retombée à 77 80, elle est restée à 79.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 104 70 à 105 60, elle est retombée à 103 25, elle a fermé à 104 60.

La Banque a fléchi de 2,820 à 2,800.

Le Nord a monté de 830 à 845, il est retombé à 782 50, il est resté à 812 50.

Strasbourg a monté de 760 à 780, il est retombé à 710, il a fermé à 740.

Lyon a monté de 865 à 885, il est retombé à 810, il est resté à 840.

Orléans a monté de 952 50 à 1,010, il est retombé à 950, il a fermé à 980.

Rouen a fléchi de 977 50 à 990, il est tombé à 960, il a fermé à 975.

Le Havre a fléchi de 500 à 490.

Cherbourg a fléchi de 620 à 570, il est resté à 580.

Avignon a monté de 705 à 785, il est resté à 705.

Bâle a fléchi de 347 50 à 335, et il est resté à 335.

Montereau a baissé de 300 à 275.

L'Ouest a fléchi de 670 à 665.

Gray a varié de 495 à 505, et il est resté à 497 50.

Besançon a fléchi de 520 à 515.

Dieppe a baissé de 335 à 320.

Saint-Germain a fléchi de 1,350 à 1340.

Versailles a baissé de 350 à 342 50.

Samedi. — Les cours étaient assez fermes; il y avait même d'assez forts achats à la clôture du marché, par suite d'une nouvelle affiche de la Caisse des dépôts et consignations. Les chemins de fer étaient également bien tenus, mais leurs cours étaient un peu entravés par l'approche de la liquidation de quinzaine. Le 3 0/0 a monté au comptant de 80 à 80 10; le 4 1/2, de 104 90 à 105 45; la Banque, de 2,800 à 2,810; le Nord, de 840 à 845; Lyon, de 875 à 885; Strasbourg, de 772 50 à 775; Orléans, de 1,005 à 1,010; Rouen, de 983 75 à 990; le Havre, de 500 à 505; Bâle, de 350 à 351 25; Aveyron, de 730 à 735. Cherbourg a fléchi de 627 50 à 620. Le Midi a repris de 570 à 572 50. Saint-Germain a fait 1,350; Montereau, 300; l'Ouest, 670; Gray, 500; Lyon, 520; Dieppe, 337 50; le centre de la Suisse, 510.

La Banque foncière a varié de 660 à 670; les Obligations foncières, de 1,085 à 1,092 50; la Société générale, de 745 à 765.

Lundi. — Les cours se sont bien tenus, et inclinaient même encore à la hausse. La liquidation des chemins de fer s'est opérée facilement avec de très-faibles reports, mais leurs cours étaient moins fermes que ceux de la rente. La rente 3 0/0 a varié de 80 à 80 10 au comptant, et de 80 05 à 80 40 à terme; la rente 4 1/2, de 105 35 à 105 55 au comptant, et de 105 40 à 105 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,810. La Société foncière a varié de 670 à 672 50; les Obligations foncières, de 1,095 à 1,100; la Société générale, de 760 à 755; le Nord, de 840 à 845; Strasbourg, de 770 à 775; Lyon, de 880 à 882 50; Cherbourg, de 620 à 615; Orléans, de 1,005 à 1,010; Rouen, de 982 50 à 990. Le Havre était à 500; Bâle, à 350; Avignon, à 730; l'Ouest, à 670; Gray, à 500; Dijon à 522 50; le Midi, à 568 75; Dieppe, à 330; Saint-Germain, à 1,340; Versailles, à 347 50.

Mardi. — Les premiers cours étaient encore assez fermes; mais à partir de 2 heures 1/2, des ventes considérables ont fait reculer rapidement toutes les valeurs, et les chemins de fer ont été également fort maltraités. Le 3 0/0 a fait 80 20 et est resté à 79 80. Le 4 1/2 0/0 a varié de 105 50 à 105 10. La Banque a été cotée à 2,815. La Banque foncière a monté de 680 à 750; les Obligations foncières, de 1,100 à 1,110 et elles sont restées à 1,100. La Société générale a monté à 685 et est restée à 670. Le Nord a varié de 845 à 830; Strasbourg, de 775 à 765; Lyon, de 880 à 868 75; Avignon, de 730 à 720; Orléans, de 1,010 à 1,000; Rouen, de 990 à 985; le Havre, de 505 à 500; Bâle, de 350 à 345, l'Ouest, de 650 à 665; Cherbourg, de 615 à 610; le Midi, de 570 à 561 25. Saint-Germain a fait 1,340; Versailles, 342 50; Dieppe, 330; le centre de la Suisse, 500.

Mercredi. — La baisse a pris les proportions d'une panique sérieuse, et toutes les valeurs ont été entraînées avec une grande rapidité. Le mouvement paraissait pourtant arrêté au moment de la clôture. Il se présentait de nouveaux acheteurs au comptant. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 1 80 à 78, et de 1 85 à terme, à 77 90; le 4 1/2 0/0, de 1 45 au comptant à 103 65, et de 1 60 à terme, à 103 50. La Banque a baissé de 10 à 2,800. La Banque foncière a varié de 685 à 710; les Obligations foncières, de 2,090 à 1,100; la Société mobilière, de 660 à 645. Le Nord a varié de 782 50 à 805; Strasbourg, de 715 à 730; Lyon, de 810 à 835; Avignon, de 700 à 695; Orléans, de 950 à 975; Rouen, de 975 à 970; le Havre, de 500 à 490; Bâle, de 335 à 340; Cherbourg, de 570 à 580; le Midi, de 520 à 560. Dieppe a fait 320; Dijon, 515; Gray, 500.

Jeudi. — La bourse a été plus rassurante; toutes les valeurs se sont raffermies et ont fermé en hausse. Les chemins n'ont pas cependant remonté dans la même proportion que la rente.

Le 3 0/0 a repris de 78 à 79; le 4 1/2 0/0, de 104 10 à 104 60. La Banque a fait 2,800. Le Nord a varié de 797 50 à 812 50; Strasbourg, de 720 à 740; Lyon, de 830 à 840; Avignon, de 695 à 705. L'Ouest a fait 665; Montereau, 275. Cherbourg a repris à 580; le Midi, de 580 à 547 50; Orléans, de 970 à 980; Rouen, de 960 à 975. Le Havre a fait 490. Bâle a varié de 342 50 à 335.

Vendredi. — La bourse a été en pleine hausse. Le découvert commence à prendre peur et aide beaucoup au mouvement de reprise. Toutes les valeurs étaient recherchées et particulièrement les actions du Crédit mobilier, qui est monté de 665 à 780. Le 3 0 0/0 a varié de 78 90 à 79 75; le 4 1/2, de 104 40 à 104 80. La Banque a fait 2,800; le Nord, de 810 à 825; Strasbourg, de 735 à 750, Lyon, de 837 50 à 860; Orléans, de 980 à 1,000; Rouen, de 970 à 985; Cherbourg, de 587 50 à 600; le Midi, de 550 à 555; Bâle, de 335 à 340; Dieppe, de 320 à 325. Avignon était à 807 50; l'Ouest à 665.

J. Mirès

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époque de jouissance	Noms des lignes.
710	613*	99	400,000	400	tout.	30 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	98	72,000	500	tout.	24 fr. p. 6 m.(2)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	33	37	40,000	500	tout.	10 fr. p. 6 m.(2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	24	34	36,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	39	24,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	23	69	12,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	98	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
149	»	99	50,000	500	320	9 fr. 66 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1363	99	800,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
927	640	63	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	198	69	34,000	350	tout.	11 fr. 90 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	173	99	32,000	500	175	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
398	513	99	210,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	33	40,000	500	tout	néant.	»	Montere. à Troyes
»	»	39	2,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	32,200	500	200	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	530 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	625 fr. p. 1 an.	janv. 1852	D° (2) d'industrie
»	»	30	60,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	59	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	66	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andréz. à Roanne
tout.	40	80	10,000	1,000	tout.	39 fr. 10 par an.	janv. 1852	Naples à Castellam°
tout.	30	90	3,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 15 au 21 Janvier 1853.

Noms des lignes	15 comp.	15 terme.	17 comp.	17 terme.	18 comp.	18 terme.	19 comp.	19 terme.	20 comp.	20 terme.	21 comp.	21 terme.
Nord	843 »	843 »	846 »	842 50	830 »	830 »	805 »	803 »	812 50	815 »	835 »	835 »
Paris à Rouen	990 »	987 50	990 »	990 »	985 »	990 »	970 »	983 »	973 »	973 »	985 »	987 50
Rouen au Havre	503 »	505 »	500 »	502 50	500 »	501 50	480 »	480 »	490 »	490 »	490 »	500 »
Dieppe et Fécamp	337 50	»	330 »	»	330 »	»	320 »	»	320 »	»	398 »	»
Caen et Cherbourg	620 »	622 50	615 »	615 »	610 »	612 50	580 »	570 »	580 »	590 »	600 »	600 »
St-Germain	1330 »	1330 »	1340 »	»	1340 »	1345 »	»	»	»	»	»	»
Versailles (r. g.)	»	»	317 50	»	312 50	»	»	»	»	»	335 »	»
Ouest	670 »	672 50	670 »	670 »	665 »	337 50	»	»	665 »	»	665 »	670 »
Paris à Sceaux	»	»	»	»	140 »	»	»	»	»	»	»	»
Cie d'Orléans	1010 »	1010 »	1010 »	1010 »	1000 »	995 »	975 »	970 »	980 »	985 »	1000 »	997 50
Paris à Strasbourg	770 »	775 »	775 »	775 »	765 »	782 50	730 »	735 »	740 »	740 »	700 »	750 »
Strasbourg à Bâle	351 25	356 50	350 »	350 »	349 »	347 50	340 »	337 50	338 »	337 50	340 »	340 »
Blesme à Gray	500 »	501 25	500 »	»	500 »	505 »	500 »	495 »	»	497 50	500 »	500 »
Paris à Lyon	883 »	880 »	882 50	891 25	869 75	868 75	845 »	830 »	810 »	843 50	860 »	860 »
Montere. à Troyes	300 »	»	»	»	»	»	»	»	278 »	»	270 »	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	320 »	320 »	322 50	»	320 »	320 »	315 »	300 »	»	»	305 »	305 »
St-Étienne à Lyon	8000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9350 »	»
D° (2) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	735 »	735 »	730 »	731 25	730 »	745 »	698 »	700 »	708 »	707 50	707 50	»
Chemins du Midi	573 50	575 »	568 75	570 »	561 50	557 50	560 »	559 50	567 50	550 »	555 »	555 »
Bordea. à La Teste	»	»	»	»	200 »	»	»	»	»	»	»	»
Andréz. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellam°	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 10	80 35	80 25	80 40	79 80	79 75	79 »	77 90	79 »	78 90	78 75	78 95
Rentes 4 1/2 0/0	103 45	105 35	105 55	102 50	103 10	105 10	103 60	103 50	104 60	104 35	104 90	105 »
Banque de France	2810 »	»	2810 »	»	2815 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2800 »	»
Crédit mobilier	758 »	»	755 »	»	670 »	»	649 »	»	659 »	»	770 »	»
Comptoir national	700 »	»	700 »	»	688 »	»	695 »	»	»	»	695 »	»
Banque foncière	670 »	»	679 50	»	710 »	»	710 »	»	710 »	»	720 »	»
D° Obligations (Cert.)	1092 »	»	1110 »	»	1100 »	»	1100 »	»	1100 »	»	1100 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 15 au 21 Janvier 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance.	Noms des Compagnies	15	17	18	19	20	21
1851.	150,000	79 ans.	325	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	370 »	»	368 »	365 »	365 »	365 »
D°	80,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	»	1150 »	»	»	»
1852.	80,000	80 —	385	625	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	950 »	950 »	917 50	947 50	948 75	947 50
1852.	192,333	90 —	»	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelles 3 0/0	363 »	365 »	363 »	»	»	»
D°	3,300	99 —	1,000	1,250	36	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	1000 »	»	»	»	»	»
D°	30,000	99 —	500	550	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	571 25	570 50	570 »	570 »	570 »	570 »
1843.	11,434	48 —	1,125	1,250	25	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1110 »	1110 »	1110 »	»	»	»
D°	3,201	43 —	1,250	1,250	38	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1853.	4,405	90 —	1,000	1,250	38	»	D° D°	Ouest	»	1110 »	»	1110 »	»	1105 »
1842.	7,210	34 —	1,105	1,250	29	mai. nov.	D° D°	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D°	8,383	47 —	1,135	1,250	23	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	»	1140 »	»	1140 »	»	1140 »
1848.	12,333	68 —	750	1,050	23	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	»	»	1130 »	1130 »	»	1130 »
1852.	430,000	99 —	810	900	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelle 1852	367 50	366 25	369 »	369 75	362 75	368 75
1845.	6,097	73 —	1,000	1,250	30	décembre	D° D°	Paris à Rouen	925 »	»	»	925 »	»	»
1847.	4,966	66 —	1,000	1,250	66	»	D° D°	D° Nouvelles	1195 »	»	»	1125 »	»	»
1846.	10,000	76 —	1,000	1,250	25	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	1085 »	1080 »	1080 »	1078 »	1070 »	1070 »
1848	5,000	87 —	800	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	1220 »	»	1220 »	1210 »	»	1240 »
1842.	3,773	47 —	1,100	1,250	29	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	1073 »	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	300	399	12 50	D°	»	D° Nouvelles	»	»	340 »	»	340 »	»
1841.	4,000	» —	300	300	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 14 au 20 Janvier. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	14	15	17	18	19	20
Nord	840 » à 845 »	849 75 à 858 25	912 50 à 925 »	825 » à 931 25	799 38 à 800 »	750 » à 762 50
Paris à Strasbourg	779 » à 765 »	772 » à 757 50	760 » à 756 25	760 » à 747 50	737 50 à 750 »	367 50 à 700 »
Cie d'Orléans	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	375 » à 373 »	875 » à 375 »
Paris à Rouen	350 » à 975 »	950 » à 375 »	350 » à 373 »	950 » à 976 »	325 » à 976 »	919 » à 925 »
Rouen au Hâvre	500 » à 508 »	403 75 à 506 25	479 » à 500 »	432 50 à 487 50	425 » à 476 »	423 » à 479 »
Lyon	880 » à 893 »	891 25 à 862 75	868 75 à 882 50	876 25 à 880 »	840 » à 925 »	816 75 à 800 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

O Offert. D Demande.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	800	995 »	Montchanin...charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1170	Aziacourt...charb.	1/1 500	300	— de Wazemmes	300	430	Sécurité...mar.	3000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	427 50	Seyssel (français)...Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	30 »	Sauvegarde...mar.	5000	1 0/0 b.
Sambre à l'Oise...canal.	1000	395	D° (anglais)...Asph.	100	»	— — 2e série	100	40 »	Chambre d'assur...mar.	5000	13 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes...Asph.	1000	400	— de Besançon	450	525 »	Vigie...mar.	3000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée...canal.	5000	6300	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	230 »	Océan...mar.	6000	25 0/0 b.
Bourgogne...canal.	1000	1030	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4950 »	— de Versailles	500	525	Nationale...Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1000	Maubeuge (Nord)... Forg.	1/6 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale...Inc.	5000	470 0/0 b.
Tenez...(cuivre).	100	150	Alais... Forg.	3000	1720	Messageries Nationales.	10000	40000	Union...Inc.	5000	58 0/0 b.
Nouvelle-Montagne...(zinc).	1000	772 »	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	930	— Caillard	1000	505	France...Inc.	3000	55 0/0 b.
Prusse Rhénane...(zinc).	375	600	— act. libér.	500	965	Gondoles parisiennes	50	172 50	Phénix...Inc.	1000	3400 »
Stolberg...(zinc).	750	972	Valentin-Coeq...Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	6100	Providence...Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)...cuivre.	100	52 50	Soc. Cail et Ce... Usine.	1000	1475	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine...Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy...charb.	1000	1950	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Favorites...Omnibus.	500	1605	Confiance...Inc.	5000	9 1/4 0/0 b.
Grand'Combe...charb.	1000	1380	Télégraphe sous-marin	85	30 ex-d.	Hirondelles..Omnibus.	1000	880	Soleil...Inc.	6000	66 0/0 b.
Chazotte...charb.	1/3320	400	Gaz anglais... (Paris)	3500	6900 »	Orléanaises...Omnibus.	1000	780	Nationale...Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	»	— français... (Dito)	500	1216 »	Tricycles...Omnibus.	500	460	Générale...Vie.	7500	53 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)...charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén..Pet.V.	500	830 »	Union...Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire...charb.	1/63000	665 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4300 »	Désirées...Pet.voit.	500	410 »	Glaces d'Oignies..Belg.	1000	1820 »
Grand'Combe...charb.			— de Belleville libéré	500	1400 »	Lutéciennes..Pet. voit.	500	535 »	Guadalquivir	100	401 25
Centre-du-Flenu...charb.	1000	400	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides...Pet. voit.	500	536 50	Docks	250	315
Long-pendu...charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	550 »	Générale...Ass.mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	653
Epinac...charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français...mar.	5000	40 0/0 b.	Cohin (Prévent)	500	622 50
Haute-Loire...charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports...mar.	5000	6 1/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	410

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 612. 12e ANNEE. — N° 5. SAMEDI 29 JANVIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

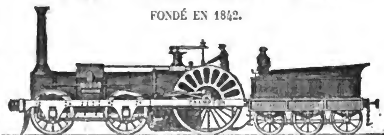
PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

FONDÉ EN 1842.



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lorsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

SOMMAIRE.

Caisse des Actions réunies.

Il y a bientôt trois années, lorsque nous avons fondé la *Caisse des Actions réunies*, de nombreuses objections furent faites à la pensée et au mécanisme de cet établissement. Des hommes considérables pour lesquels nous professons une déférence sincère, nous adressèrent de bienveillantes observations; nous crûmes cependant devoir persister. Le succès a répondu à nos espérances, nous pourrions même dire qu'il les a dépassées, car ce succès ne s'est pas borné à la réalisation de bénéfices considérables, il a été en outre consacré, par la création récente d'une vaste institution financière dont le principe et le mécanisme tendent à régulariser le mouvement des fonds publics et des valeurs de chemins de fer.

Quelques personnes, trompées par l'analogie du principe, ont cru qu'il pouvait y avoir rivalité, dans la pratique, entre la *Société du Crédit mobilier* et la *Caisse des Actions réunies*. C'est une erreur. La Société du Crédit mobilier est une grande institution financière qui complète la Banque de France. Elle est appelée à rendre à l'industrie des services que la Banque ne pourrait lui rendre sans danger pour son crédit. La Société du Crédit mobilier est l'intermédiaire entre la Banque de France et l'industrie, comme les banquiers sont les intermédiaires entre la Banque de France et le commerce. De plus, la Société du Crédit mobilier est appelée à faciliter toutes les grandes mesures financières que l'État croira devoir prendre dans l'intérêt public.

La *Caisse des Actions réunies* est une institution plus restreinte et plus modeste. Étrangère à toute influence, elle ne subit que celle de son intérêt. Soit qu'elle achète, soit qu'elle vende, elle n'obéit qu'à sa seule inspiration. Son directeur n'a qu'une mission, employer le capital social en valeurs solides à des prix avantageux, saisir ensuite le moment opportun pour les vendre, et réaliser de la sorte des bénéfices sans compromettre le capital, toujours représenté par de bonnes valeurs. Comme on le voit, la différence est notable et essentielle entre la Société du Crédit mobilier et la Caisse des Actions réunies. La première, par sa mission et l'importance de son capital, est une grande et puissante institution; la seconde est une société aux proportions modestes, dont l'unique préoccupation consiste, en préservant son capital de toute perte, de procurer à ses actionnaires des bénéfices qui jusqu'à ce jour se sont élevés :

Pour la première année à.	27 7/9 0/0
Pour la deuxième année à.	42 3/4 0/0
Pour le 1er trimestre de la troisième année. à..	5 » 0/0
Ensemble jusqu'à ce jour	75 1/2 0/0

J. Mirès.

Société du Crédit mobilier.

Diverses critiques ont été adressées à la Société générale du Crédit mobilier. Ces critiques, comme cela arrive généralement dans les questions de haute finance, partant de points de vue et d'intérêts entièrement opposés, s'annullent réciproquement, puis s'évanouissent lorsqu'on les soumet à un examen sérieux; c'est ce que nous allons essayer de faire. Résumons d'abord les récriminations :

« Le reproche le plus général qui lui soit fait est celui de n'avoir pas donné satisfaction aux espérances brillantes qui avaient salué son apparition.

» D'autres lui font un grief de se borner à de simples reports et de ne pas arrêter la baisse des fonds publics et des valeurs de chemins de fer par de gros achats qui agiraient plus sûrement et plus efficacement sur les cours.

» Enfin, et en admettant le système des reports, on voudrait qu'ils fussent faits sur une plus vaste échelle que celle qui résulte simplement de l'emploi de son propre capital.

» On voudrait que la Société ne considérât ce capital que comme un fonds de garantie, et que profitant, en les développant, des facilités qu'offre la Banque de France, qui prête à 3 0/0 jusqu'à concurrence des 4/5es de la valeur des effets publics français et des obligations, et des 6/10es de la valeur des actions des chemins de fer, la Société générale quadruplât ou quintuplât la masse de ses reports, en servant d'intermédiaire entre la Banque et le public. La Banque y trouverait un grand avantage puisqu'elle aurait par là un emprunteur d'une solvabilité incontestable et dont la garantie viendrait s'ajouter au dépôt de valeurs de tout repos; car il n'y a pas de lettre de change qui présente un égal degré de sûreté, et la bourse verrait ainsi succéder l'abondance à la pénurie factice des capitaux qui se sont momentanément éloignés des placements sur effets publics et sur actions; la Société générale, garantie elle-même par la signature des agents de change et de leurs clients, et n'opérant d'ailleurs que pour un délai d'un mois sur les rentes et de quinze jours sur les actions de chemins de fer,

pourrait, sans risque, prêter à 5 0/0, taux relativement modéré pour les reports, et se faire ainsi, en reportant, non pas cinq fois, mais seulement trois fois son capital, un revenu de 9 0/0 ainsi formé :

Trois fois le capital prêté à 5 0/0. .	15 0/0
A déduire la différence des sommes empruntées sur dépôt de titres à la Banque, à 3 0/0.	6 0/0
Reste en bénéfice. . . .	9 0/0

« Ce calcul est basé sur des reports à 5 0/0; mais comme la moyenne des reports a été de 8 à 10 0/0 depuis que le Crédit mobilier fonctionne (elle était de 15 à 20 0/0 auparavant), la Société aurait pu placer, par ce procédé bien simple et avantageux pour tout son capital, à 20 ou 24 0/0. »

Nous avons voulu reproduire l'argument dans toute sa force.

Assurément, l'opération indiquée était très-facile et incontestablement productive pour la Société du Crédit mobilier; nous reconnaissons même que ce doit être inévitablement tôt ou tard une de ses branches de revenu. En procédant avec mesure, avec discernement, elle peut trouver là un bénéfice certain, elle peut surtout régulariser les opérations sur les rentes et sur les actions.

Mais il nous semble que la Société a agi très-prudemment, en s'abstenant absolument d'user de ce moyen avant que l'émission de ses actions ait été complétée ; elle ne devait pas s'exposer au reproche d'avoir cherché à surexciter la spéculation alors qu'on la trouvait déjà trop développée.

La Société générale ne peut pas, d'ailleurs, agir vis-à-vis de la Banque de France comme un simple particulier. Deux puissances financières de cet ordre doivent avoir nécessairement des rapports très-nombreux ; mais ces rapports doivent être commandés avant tout par l'intérêt public. — La Société générale a été constituée par décret du 20 novembre; il n'y a pas deux mois qu'elle fonctionne ; elle a disposé de 10 millions dans le premier mois, de 10 autres millions dans le second; elle vient tout récemment, par le complément de sa dernière émission, d'ajouter 10 millions à ses ressources antérieures ; aurait-elle agi sagement en immobilisant tout son capital par des achats, comme les uns l'auraient désiré, ou bien, comme les autres le demandaient, en se jetant étourdiment dans la mêlée, en sacrifiant peut-être la stabilité des affaires au désir de réaliser des bénéfices en serre-chaude par des reports pour quatre ou cinq fois son capital? Ce qui s'est passé depuis deux mois prouve avec la dernière évidence que la Société a prudemment agi, et qu'en agissant différemment, elle aurait, dans un cas, éprouvé des pertes, et, dans l'autre cas, rendu un mauvais service à la Bourse en lui venant momentanément en aide.

La Société générale peut et doit servir, nous le reconnaissons, d'intermédiaire utile entre la Banque et le public ou l'État, mais pour le faire il fallait deux choses : se constituer d'abord, puis attendre que les affaires fussent dans une situation normale.

Si, envisagée sous ce simple aspect, la Société du Crédit mobilier peut, par les moyens les plus simples et les plus sûrs à la fois, rendre à la circulation et au crédit public et industriel les services les plus grands et réaliser des bénéfices considérables, on doit reconnaître qu'elle a bien fait de ménager ses ressources et de commencer par asseoir sa puissance.

Cette première condition est remplie.

C'est désormais une institution financière de premier ordre. La Société du Crédit mobilier et celle du Crédit foncier forment, avec l'admirable établissement *centralisé* de la Banque de France, trois institutions qui se complètent et qui systématiquement et pratiquement n'ont d'analogue dans aucun des pays où les éléments du crédit sont le plus développés. La Banque de France est et doit rester un *établissement passif*; son rôle est de faciliter la circulation et de l'entourer, tout en l'activant, des précautions les plus grandes. Elle doit se tenir, elle-même, en dehors des affaires, afin de ne pas courir des risques, mais elle doit faciliter les affaires sérieuses en encourageant les établissements qui peuvent la garantir. Le Crédit mobilier et le Crédit foncier sont les *établissements actifs* qui, chacun dans sa sphère, doivent ouvrir à la Banque de nouvelles et précieuses sources de bénéfices en lui permettant de développer la richesse mobilière et foncière du pays, en mettant des capitaux bon marché, c'est-à-dire l'instrument du travail le plus actif, à la disposition de l'industrie et de la propriété territoriale.

Quant au reproche de n'avoir encore rien fait, qui est adressé à la Société, nous avons dit qu'il n'y avait pas encore deux mois qu'elle fonctionnait, et qu'elle n'avait eu à sa disposition que 10 millions dans le premier mois et 10 autres millions dans le second, soit en moyenneme 15 millions; c'est avec ces éléments qu'elle a déjà réalisé l'emprunt de 100 millions émis par la Société du Crédit foncier ; elle a souscrit, pour elle ou ses actionnaires, 40,000 obligations qui, sur le premier versement de 200 fr. par obligation, seul exigible, c'est-à-dire de 8 millions versés, représente aujourd'hui un bénéfice de 4 millions, bénéfice qui, avant le 22 mars, époque du premier tirage des lots, s'élèvera probablement à 8 millions. En ne comptant que sur les 4 millions représentés par les cours actuels, c'est donc, et *pour deux mois* seulement, un bénéfice réalisé de plus du quart, ou de 25 0/0 du capital moyennement versé à la Société du Crédit mobilier. Une partie de ce bénéfice a été attribuée aux actionnaires par les obligations qui ont été mises à leur disposition ; l'autre est représentée par celles que la Compagnie a conservées dans son portefeuille, et cela indépendamment des avantages qui résultent pour la Société de 12 millions versés à 3 0/0 en compte courant par le Crédit foncier, somme qui, avant deux mois, sera portée à 27 millions, ce qui augmentera les ressources disponibles de la Compagnie.

Avec un capital de 57 millions toujours disponible et réalisable, et sans parler des 30 millions que la Société pourrait appeler si le développement de ses affaire le rendait nécessaire, on peut, en opérant soit sous forme de report, soit de toute autre manière sur des valeurs aussi solides que les rentes françaises, les obligations foncières ou de chemins de fer et les actions des principales lignes qui se négocient à la Bourse de Paris, et qui, au cours actuel, produisent généralement près de 5 0/0 de revenu, on peut, disons-nous, rendre de grands services au crédit et donner de la stabilité au marché des capitaux. On peut même résister, au besoin, à tout mauvais vouloir, et réaliser en même temps de grands bénéfices, soit qu'on opère seulement avec les capitaux dont on dispose, soit qu'on entre purement et simplement, aux mêmes conditions que le public, en relation avec la Banque de France, qui ne pourrait assurément espérer un meilleur client.

Pour donner la mesure des opérations que peut comporter la bonne entente, l'accord combiné de la Banque de France et de la Société du crédit mobilier disposant des ressources que nous venons d'énumérer, il suffit d'examiner ce que dans un ordre moins élevé une bonne combinaison de crédit a pu produire : il y a deux ans et demi que la difficulté de réaliser des reports et d'effectuer des versements sur les actions de chemins de fer, a motivé la création du sous-comptoir des chemins de fer ; on n'a pu réunir alors qu'un capital de 900,000 fr., et avec ce fonds de garantie on a prêté trois fois cette somme, et pendant les deux premières années le portefeuille du sous-comptoir s'est maintenu entre deux et trois millions; vers la fin de cette première période, après le 2 décembre, lorsque les affaires se sont développées et que les avantages de cet établissement ont été mieux compris, les avances sur dépôt d'actions et d'obligations, se sont élevées tout-à-coup à 7 ou 8 millions (9 ou 10 fois le fonds de garantie) ; on a dû alors doubler le capital du sous-comptoir avec l'adjonction de nouvelles Compagnies; il a été porté à 2,300,000 fr.

Or, avec la garantie de cette faible somme, le sous-comptoir a pu réaliser pour 60 millions d'avances dans un seul semestre, le deuxième de 1852; ces résultats ont été obtenus en combinant les ressources du Comptoir national avec celles du sous-comptoir des chemins de fer, et les deux établissements y ont constamment gagné, car depuis que le sous-comptoir existe, il n'y a pas eu un centime de perte sur les prêts faits par son intermédiaire. On peut juger, d'après ces chiffres, des services que le Crédit mobilier, avec ses immenses ressources, peut rendre au crédit de l'Etat et à l'industrie, en servant d'intermédiaire entre la Banque et le Trésor et les grandes Compagnies de chemins de fer, de crédit foncier, ou d'autres entreprises d'utilité publique.

J. Mirès.

Revenus probables des chemins de fer en 1853.

Si les recettes des chemins de fer, dans le cours de l'année 1852, ont complétement justifié le taux le plus élevé, atteint par les actions de chemins de fer, que ne doit-on pas espérer des recettes de l'année 1853? Dès la première semaine de la nouvelle année, les recettes ont considérablement augmenté comparativement à celles des semaines correspondantes de 1852. Qu'on prenne, par exemple, le chemin du Nord. Les résultats dépassent toutes los espérances. On avait prétendu que les recettes considérables réalisées sur ce chemin en 1851, devaient être attribuées à l'Exposition de Londres. En 1852 cependant, les recettes se sont encore élevées, et dans une forte proportion. Les pessimistes croyaient que les recettes faibliraient lorsque le chemin de Paris à Strasbourg serait terminé. Cette ligne a été achevée et mise en exploitation le 12 septembre dernier. On pouvait supposer que les recettes sur le chemin du Nord allaient diminuer. Il n'en a rien été cependant. La comparaison entre les recettes du 1er au 21 janvier 1852 et celles de la période correspondante de 1853, donne déjà une différence de 24 0/0 à l'avantage de 1853. Certes, on ne saurait affirmer que les recettes suivront pendant tout le cours de l'année une progression pareille, mais il est facile de prévoir qu'elles atteindront au moins 34 millions, ce qui porterait le revenu des actions pour 1853 à plus de 50 francs

Cet exemple que nous choisissons entre tant d'autres, démontre combien nos appréciations étaient fondées, lorsque nous prédisions le plus bel avenir à nos grandes lignes. Aussi ne saurions-nous trop recommander aux détenteurs actuels des bons chemins, de conserver leurs titres; car si nul événement ne vient entraver le mouvement des affaires, les plus hauts cours obtenus en 1852 par les chemins de fer seront dépassés en 1853.

En nous exprimant ainsi, nous ne craignons pas d'être téméraires. Néanmoins, il serait insensé de spéculer aveuglément, c'est-à-dire dans des proportions qui ne seraient pas en rapport avec les ressources disponibles. En effet, si, aux cours actuels, les chemins de fer offrent des avantages incontestables, c'est à la condition de pouvoir les lever et les garder. Si, au contraire, on voulait simplement *jouer*, c'est-à-dire *acheter* pour *revendre*, d'une liquidation à l'autre, les acheteurs se trouveraient exposés à payer des différences; car si l'amélioration générale des valeurs est, à notre avis certaine, elle peut n'être pas immédiate. C'est pour cela que nous ne saurions recommander trop de prudence à nos lecteurs dans les opérations auxquelles ils veulent se livrer.

J. Mirès.

Situation financière.

LA BANQUE D'ANGLETERRE, LA BANQUE DE FRANCE, LES ACHATS DE GRAINS ET LE COURS DES CHANGES.

La Banque d'Angleterre vient d'élever le taux de l'escompte à 3 0/0. Cette mesure a été prise, s'il faut en croire les journaux anglais les plus accrédités, à la suite de dispositions considérables faites sur Londres par les diverses places du continent et qui ont déterminé une réduction considérable de l'encaisse métallique de la Banque.

L'Economist, ajoute aux motifs déjà indiqués par ses confrères, la réduction de l'encaisse de la Banque de France.

Suivant l'*Economist*, l'encaisse de la Banque d'Angleterre a diminué depuis un mois de. . . . . 2,017,000 l. st.

Celui de la Banque de France, durant la même période, de. 1,160,000

Ensemble . . 3,177,000 l. st.

ou 79,425,000 fr.

Depuis le mois d'août 1852, la diminution de l'encaisse serait :

Pour la Banque d'Angleterre, de. . . . . 3,000,000 l. st.

Pour la Banque de France, de. 5,000,000 (1)

Ensemble. . . . 8,000,000 l. st.

ou 200 millions de francs.

La mesure prise par la Banque d'Angleterre est-elle le résultat de cette situation financière, qu'il ne faut pas séparer de la situation générale du commerce et des manufactures en Europe? telle est la première question à examiner. — Viendra ensuite celle de savoir si cette mesure peut être de longue durée et si elle est de nature à exercer une influence fâcheuse sur l'avenir des valeurs françaises.

Si, comme nous espérons le démontrer plus loin, l'augmentation du taux de l'escompte n'est pas une mesure de prudence pour conjurer les périls d'une crise monétaire qui n'existe pas, on ne peut nier qu'elle a été comprise ainsi et a produit au premier moment un fâcheux effet. Des ventes considérables de consolidés anglais, d'effets publics et de valeurs industrielles de toute espèce et de toute origine ont été faites à Londres. De chez nos voisins, la panique a gagné quelques capitalistes, rentiers et actionnaires français, qui ont vendu de même à tout prix, dans l'appréhension d'une situation de plus en plus difficile.

Heureusement, aucune de ces craintes n'est fondée; on a eu peur, mais sans motifs sérieux, ainsi qu'on va le voir.

Le taux de l'intérêt, dit Adam Smith, se règle d'après deux circonstances : 1° le profit retiré de l'usage des capitaux, qui permet de consentir à payer un intérêt plus fort quand le profit est plus grand; 2° la proportion suivant laquelle le profit est divisé entre le prêteur et l'emprunteur. M. Mill ajoute avec raison une autre circonstance : « la quantité » relative des capitaux possédés par des per» sonnes qui ne peuvent pas les faire valoir » elles-mêmes, et la préférence donnée par les » détenteurs de capitaux aux travaux actifs » de l'industrie ou aux loisirs, au bien-être » et à l'indépendance du rentier. »

Si l'on rapproche ces principes de la situation générale des affaires, tant de l'autre côté du canal qu'en France et sur le reste du continent, on aura, d'abord, une explication vraie, raisonnable et très-rassurante de la mesure prise par la Banque d'Angleterre, et ensuite la preuve que cette mesure ne saurait être maintenue.

Toute la première partie de l'année 1852 s'est passée dans une incertitude des événements qui paralysait les affaires à long terme, et laissait les capitaux inactifs dans les caisses de la Banque d'Angleterre et de la Banque de France; la seconde partie de l'année, au contraire, a vu donner un grand élan aux entreprises industrielles, aux travaux des manufactures et aux expéditions commerciales. C'est dans ce second semestre que l'on a vu le prix des fers s'élever rapidement, en Angleterre, de 4 liv. 10 shil. à 10 et 11 livres, et les produits des taxes indirectes s'élever partout, en Angleterre comme en France (1), et augmenter dans des proportions telles, qu'il était impossible de ne pas reconnaître, dans cet accroissement des revenus publics, la conséquence d'un grand mouvement d'affaires, d'une production très-active et d'une consommation féconde en bénéfices pour les vendeurs, en bien-être pour les acheteurs.

Les Anglais ont coutume de dire : « Quand la filature marche bien, tout va bien. » C'est là une vérité de tous les pays; or, quel a été le mouvement des cotons importés et consommés en Europe pendant les deux dernières années?

	1851.	1852.
Angleterre.		
Entrées (balles).	2,311,120	2,580,600
Consommation. .	1,821,120	2,109,600
Reste.	490,000	471,000
France.		
Entrées.	359,920	452,428
Consommation. .	328,820	436,428
Reste.	31,100	16,000
Autres États d'Europe.		
Entrées	258,170	408,939
Consommation. .	271,026	386,989
Reste	47,144	22,950

(1) La réduction est seulement de 118 millions pour la Banque de France, et non pas de 125 millions.

(1) Pour la France, l'augmentation des revenus indirects est de 66,300,000 fr., dont :

Pour les douanes	22,600,000 fr.
Pour les boissons. . . .	7,840,000
Pour les sels.	5,600,000
Pour les tabacs.	4,269,000
Pour les postes.	3,907,000
Ensemble. . . .	44,216,000 fr,

ou plus des deux tiers de l'augmentation totale.

Europe entière.

Entrées	2,929,210	3,441,967
Consommation..	2,420,966	2,933,017
Reste	560,244	509,950

Ainsi, partout à la fois, augmentation des quantités introduites et consommées, et réduction du stock en magasin à la fin de l'année 1852, telle est la situation de l'industrie cotonnière, situation satisfaisante à coup sûr, et qui donne une idée exacte de celle des autres industries. Est-il nécessaire de dire, après cela, que ce développement général de la production dans tous les États de l'Europe a déterminé une hausse des salaires et répandu parmi les classes qui vivent de leur travail manuel un surcroît de bien-être et permis des consommations nouvelles ou plus abondantes? Faut-il ajouter, en outre, que ce mouvement industriel et commercial, si favorable à tous, a eu pour conséquence une demande de capitaux et des appels au crédit? Cela est d'une si grande évidence, d'une logique si élémentaire, que nous avons presque honte de tirer les conséquences de faits aussi simples.

Maintenant est-ce là une chose fâcheuse et dont on doive s'alarmer? Ne se souvient-on plus combien on déplorait l'année dernière l'inactivité des 600 millions de numéraire entassés à la Banque de France; et parce que nous commençons à peine à rentrer dans une situation plus normale, parce que l'encaisse n'est plus supérieur aux billets en circulation, faut-il s'en inquiéter? — Evidemment non; il faut s'en réjouir.

Les financiers admettent que les banques peuvent avoir en circulation trois fois leur encaisse. — Nous sommes encore bien loin de là.

L'encaisse de la Banque de France était, au 13 janvier dernier de... 482,400,000

La circulation pourrait seule donc s'élever à 1,447,200,000

Elle est seulement de.... 730,700,000

Soit moitié à peine de ce qu'elle pourrait être sans inconvénient.

Quant à la Banque d'Angleterre, autorisée à émettre pour 14 millions sterlings (350 millions de francs) de billets en sus de son encaisse, elle est bien loin aussi d'avoir usé de son privilége.

La circulation au 15 janvier dernier était de.................... 25,191,000 l. st.

L'encaisse de......... 19,148,507

L'excédant était donc ment de .... 6,042,493 l. st.

Au lieu de 14,000,000

Ainsi elle peut émettre encore 8 millions sterlings ou 200 millions de francs.

Ni la situation financière, ni la situation commerciale n'ont donc pu inspirer de crainte plausible au conseil des directeurs de la Banque, et s'ils ont jugé à propos d'élever le taux de l'intérêt, c'est tout simplement parce que dans ce pays le goût des affaires étant général, beaucoup de capitalistes ont voulu profiter de la reprise pour faire valoir leur argent, et que les profits étant avantageux, on a pu croire un instant que chacun consentirait volontiers à payer un peu plus cher l'argent qui devait lui permettre d'augmenter ses bénéfices en étendant ses affaires. Mais ce calcul nous semble devoir être infirmé par les faits. Le taux de l'escompte ne dépasse pas 2 à 2 1/2 0/0 pour les bonnes valeurs. La Banque ne pourra donc pas maintenir longtemps sa récente décision, sous peine de voir son portefeuille se vider.

La situation des changes, dont on a beaucoup parlé, est aussi bonne que celle des affaires générales. Les variations observées depuis quelque temps établissent même de la manière la plus nette que les fameuses spéculation sur les grains, dont on a fait tant de bruit en Angleterre, n'ont été faites que sur une échelle assez restreinte, dans la limite des besoins supposés et dès à présent satisfaits de la consommation de la Grande-Bretagne.

C'est dans la Baltique, disait-on, que d'immenses marchés de grains avaient été passés, et ce sont les traites fournies sur Londres qui avaient déterminé la réduction de l'encaisse métallique. Le fait s'est produit, mais il n'a pas duré, ainsi que l'indiquent les cours suivants:

Les roubles, qui ont valu ici jusqu'à 407 à 408 à trois mois, restent offerts à 401, en baisse de près de 2 0/0.

A Amsterdam, ils sont tombés de 193 fl. à 190 fl. pour 100 roubles.

A Londres, de 39 1/2 deniers à 38 1/4 à 3/8.

Les achats de grain qui ont été faits dans le Nord pour l'Angleterre et le reste de l'Europe, ont donc été fort peu importants; terminés aujourd'hui, on peut même prévoir, si la température actuelle continue, qu'ils laisseront de la perte aux auteurs de cette spéculation.

Le change sur Vienne présente seul un écart en hausse: de 217 il est monté à 230. Cette augmentation résulte de la réalisation de l'emprunt autrichien, qui a rendu la place de Vienne créancière de Paris et de Londres, et a donné lieu à des envois assez considérable d'or et d'argent, qui ont fait un vide momentané dans les caisses de la Banque d'Angleterre et de la Banque de France. Si cet emprunt avait pour destination des dépenses improductives, on pourrait le considérer comme une réduction de richesse; mais il n'en est pas ainsi. La véritable destination est de remplacer par de la monnaie métallique la monnaie de papier qui circulait depuis longtemps en Autriche dans des proportions exagérées, et de rendre aux transactions commerciales de ce grand empire une sécurité qui faisait défaut depuis longtemps. Quand la Hollande a démonétisé l'or, il y a quelques années, une vive inquiétude s'est manifestée parmi les financiers, qui ont craint que cette opération n'entraînât une crise monétaire; ils auraient donc mauvaise grâce aujourd'hui à se plaindre du rétablissement de la circulation métallique en Autriche, puisqu'il en résulte pour les métaux précieux un débouché important, qui prévient la dépréciation de leur valeur intrinsèque, dépréciation qui eût été la conséquence de l'accroissement de la production de l'or et de l'accumulation de lingots sans emploi.

Plus on entre ainsi dans l'analyse approfondie de la situation financière, et plus on reconnaît que les craintes dont la mesure prise par la Banque d'Angleterre a été le prétexte, étaient chimériques, et n'ont été semées et exploitées que dans l'intérêt d'une spéculation à la baisse.

Cette spéculation a réussi un instant à Londres et a déterminé, comme nous le disions plus haut, des ventes considérables de consolidés et de valeurs étrangères, principalement d'actions des chemins de fer français. — Aujourd'hui on se désabuse. L'encaisse de la Banque de Londres s'est augmenté cette semaine, à ce que l'on nous assure, de 400,000 liv. st. ou 10 millions de francs, et, chose remarquable par sa rareté, il y a déport sur les consolidés, c'est-à-dire qu'il y a eu des ventes faites à découvert par la spéculation et qu'il faut payer pour trouver des titres à livrer.

Telle est la situation anglaise; voyons la nôtre.

Les Anglais ont vendu leurs actions françaises; un moment cela a écrasé nos cours, mais tout est absorbé maintenant, et les cours se relèvent avec fermeté. La Banque de France a reçu de nombreux remboursements sur les avances faites par elle sur les actions de chemins de fer, et 10 millions restent inemployés sur le crédit qu'elle ouvre à ces valeurs, ce qui indique la bonne position des nouveaux porteurs. Si donc les Anglais veulent rentrer dans les valeurs françaises, il faudra qu'ils les rachètent plus cher qu'ils ne les ont vendues. Autrement, ils ne les auront pas : nous les avons payées, nous les garderons.

Il ne faudra pas attendre longtemps d'ailleurs pour voir les choses se passer comme nous le disons; les Anglais savent ce que valent les actions françaises; le concours qu'ils nous ont prêté, tant pour nos opérations financières que pour la construction de nos chemins de fer, leur a toujours été largement payé; et aujourd'hui encore ils trouvent aux prix actuels, dans les valeurs françaises, des revenus certains, bien supérieurs à ceux des meilleures actions anglaises. Les capitaux de nos voisins reviendront donc ici, et loin que la panique qui les en a éloignés à la suite de la mesure prise par les directeurs de la Banque, soit de nature, à exercer une influence fâcheuse sur l'avenir de nos valeurs, c'est au contraire une consolidation et une reprise sérieuse qui en sera la conséquence.

La semaine prochaine, nous établirons le compte des versements appelés par les Compagnies françaises, depuis le mois d'octobre dernier, et des sommes dont les actionnaires ont pu disposer pour faire ces versements.

Ad. Blaise (des Vosges).

Société du Crédit foncier.

On lit dans la correspondance financière de l'*Indépendance belge :*

« Les actions du Crédit mobilier ont monté dans une notable proportion. La vérité commence à se faire jour sur cette affaire contre laquelle tant d'opposition s'est tout d'abord élevée, et qui a dû lutter, à son début, et contre la malveillance de ses détracteurs et contre l'engouement irréfléchi de ses propres partisans. En effet, de ce que cette vaste entreprise, qui est destinée, alors qu'elle sera parvenue à son complet développement, à peser d'un poids considérable sur les destinées financières du pays, parce que, dis-je, dès le lendemain de sa fondation et quand elle avait à peine quelques millions dans sa caisse, elle ne se livrait pas à toute sorte de spéculations, parce qu'elle n'exerçait pas sur le marché l'influence qui lui sera tout au plus acquise quand son capital sera complété, ses adversaires ont crié bien haut à l'impuissance, à l'agiotage, et certains de ses partisans se sont laissés aller au découragement.

» Heureusement pour les intérêts qui leur sont confiés, les habiles fondateurs du Crédit mobilier ont suivi leur voie sans s'inquiéter des criailleries des uns, de la faiblesse des autres, et à mesure que les versements ont été faits, ils ont employé les capitaux qui leur venaient, ici en reports, là en achat de rentes et d'actions de chemins de fer quand les cours tendaient à la baisse, faisant ainsi de bons et sûrs placements en même temps qu'ils rendaient un double service à la place : d'une part, en amenant la baisse du prix des reports, de l'autre, en maintenant le cours des valeurs dans les jours de crise. Ces soins quotidiens ne les empêchaient pas de rechercher et d'étudier les affaires nouvelles qui pouvaient avoir besoin de leur patronage moral et financier. Déjà plus d'un projet de cette nature a été accueilli par eux, plus d'une opération bonne, utile et fructueuse se prépare, dans laquelle, comme pour les obligations du Crédit foncier, une part personnelle sera réservée aux actionnaires du Crédit mobilier, et je n'hésite pas à prédire qu'au mois de juin prochain, alors que les résultats du premier semestre seront connus, les détracteurs les plus passionnés de cette jeune entreprise eux-mêmes seront réduits au silence quand ils verront l'importance des résultats obtenus dans l'espace de quelques mois seulement... Quant aux obligations du Crédit foncier dont je viens de parler, elles progressent aussi dans la faveur des capitalistes, à mesure qu'elles sont plus connues, et, puisque j'ai commencé à faire le devin, je me risque de vous annoncer qu'avant la fin de février elles auront approché du cours de 1,200 fr. »

Situation des chemins de fer espagnols

Au 31 décembre 1852.

L'Espagne, ce pays si riche en produits agricoles et en mines de toute sorte, comprend enfin que pour donner à sa richesse intrinsèque ce qui lui manque, c'est-à-dire pour la rendre exploitable, il faut des voies de communication. Depuis quelque temps, les chemins de fer sont la grande préoccupation du gouvernement espagnol, et il devient d'un haut intérêt pour la France, dont le réseau doit se souder au réseau espagnol par deux embranchements du chemin de Bordeaux à Cette, de savoir exactement et complétement ce qui s'est déjà réalisé et ce qui se prépare en Espagne, en fait de chemins de fer. C'est dans ce but que nous commençons et que nous continuerons la publication du travail suivant, qui est un véritable annuaire des chemins de fer espagnols.

F. SOLAR.

LIGNES DE LA PÉNINSULE.

EN PROJET

Embranchements vers Gijon.

Il est question de prolonger la ligne *minière* de Langres vers la Castille, de façon que cette ligne puisse plus tard se relier à celle du Nord, ainsi que de construire un embranchement de la station de Norena à la manufacture nationale de Truvia, un autre de ce point à la fonderie de Mieres, et un troisième jusqu'aux mines de Riesa.

De la Galice à la ligne du Nord

Il n'y a encore d'officiel, quant à ce projet, que l'ordonnance royale du 4 octobre 1852, par laquelle le gouvernement, à la demande de la députation provinciale d'Orense, provoque la construction d'une ligne qui, traversant les provinces de la Galice, les mettra en contact avec le chemin de fer du Nord.

De Barcelone à Gracia, etc.

La petite ligne qu'il est question d'établir de Barcelone à Gracia et Sarria, par San-Gervasio, doit se diriger, par la construction d'un tunnel à Vallvidrera, vers le territoire du Vallés. On croit que la concession ne se fera pas attendre.

De Valence à Murviedro.

Il n'y a rien de définitivement résolu quant à cette ligne, qui aurait cependant un assez bel avenir. Le projet soumis au gouvernement comprend uniquement la jonction de ces deux centres avec faculté de prolonger la ligne jusqu'à Casteilon-de-la-Plana. Les études faites à droite de la route royale assignent à la section de Valence à Murviedro une étendue de 23 k, 675 mètres, avec stations à Albalat, Masamagrell et Puzol. Le tracé ne s'écarte presque pas de la ligne droite, et les pentes sont de 6 à 9 millièmes; les dépenses, y compris celles du matériel d'exploitation, sont évaluées à 12 millions de réaux.

Embranchement de Cullera.

Ce tronçon complétera le service du populeux et riche bassin de Jucar, et contribuera grandement à alimenter les transports de la ligne de Valence à Jativa, qu'il doit rejoindre à la station de Benifayo. Il aura 23 kilomètres et traversera les communes d'Almusafes, Sollana et Sueca.

Ligne de Carthagène.

Rien de résolu encore quant à ce projet. La province sollicite du gouvernement la construction d'une ligne qui, de Carthagène, en passant par Murcie et Cieza, irait rejoindre à Albacète celle de la Méditerranée.

Lignes d'Andujar au chemin de fer de la Méditerranée et de Cordoue à Ciudad-Réal.

Une ordonnance royale du 20 décembre 1852 autorise D.-Jose-Joaquin Figueras et Ce, à faire les études d'une ligne qui, d'Andujar, irait joindre par les vallées du Guadalquivir, du Guadalimar, du Guadarmenor et la plaine de Valdepeñas, et le relier au chemin de fer de la Méditerranée; et d'une seconde ligne qui, partant de Cordoue, traversant les gisements houillers de Belmer et Espiel et s'inclinant vers Almaden, aboutirait à Ciudad-Réal. Les études doivent être terminées dans un délai de huit mois et la Compagnie les soumettra dans un projet préliminaire au gouvernement.

De Séville à Madrid par l'Estremadure.

Tout ce que nous savons de ce projet, c'est que, à la suite de diverses mesures prises par les autorités et les corporations de l'Estremadure à l'effet de réunir les fonds nécessaires, on aurait nommé les ingénieurs chargés de faire les études. La ligne doit traverser les provinces de Badajoz, Cacérès et Tolède. Pour le moment, c'est la section de Séville à Mérida qui semble avoir les plus nombreuses chances de réussite.

II.

Lignes en voie de tracé ou de construction.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Aux termes du décret royal du 4 juillet 1852 l'Etat prend à son compte la construction de ce chemin, sur la mise à prix de 3,800,000 réaux par lieue (payables en obligations de chemins de fer) pour la section de Madrid à Valladolid, Palencia et Burgos, non comprise la dépense des tunnels qu'il y aura à construire, — de 4,500,000 réaux par lieue pour la section de Burgos à Miranda-de-Ebro, — et de 5,500,000 réaux par lieue de l'Ebre à Irun en passant par Bilbao. Le chemin devrait être construit en trois ans de Madrid à l'Ebre, et en quatre ans de l'Ebre à Irun. Dans ce devis est comprise la dépense du matériel fixe d'exploitation, des bâtiments de station et des autres travaux d'art.

Les décrets royaux du 28 janvier et du 23 août 1852 ordonnèrent les études générales; un autre décret, en date du 25 août, institua la commission chargée de lever les plans de la première section. Le concessionnaire, de son côté, fit exécuter par des ingénieurs cette opération, et présenta bientôt le projet du tronçon le plus important, celui qui comprend la traversée des montagnes de Guadarrama, au moyen d'une rampe de 1/3 o/o d'inclinaison, d'un tunnel de *trois cents mètres* de longueur, d'un second tunnel de *quatre cent soixante mètres*, et d'un troisième tunnel de *deux mille sept cent soixante-dix mètres*. Les deux plus grands viaducs auront, l'un *deux cents*, l'autre *quatre cent cinquante mètres* de longueur.

Un décret royal du 27 novembre ordonnait, à la demande du concessionnaire, la mise en adjudication du tronçon compris entre Madrid et Miranda-de-Ebre un autre décret, en date du 29 décembre, l'a ajournée.

On n'a pas encore commencé les travaux.

Concessionnaire : D. JOSÉ DE SALAMANCA.

Ingénieur en chef : M. W. GREENE.

LIGNE DE LA MÉDITERRANÉE.

D'Aranjuez à Almansa.

Le décret royal du 19 décembre 1851 mit la construction de ce chemin au compte de l'État, pour la somme de 220 millions de réaux, payables en actions de chemins de fer, en comprenant dans cette dépense les frais d'établissement des stations, du matériel tant fixe que roulant et du télégraphe électrique. Le tracé a une longueur de 308 kilomètres.

Le 31 juillet 1852 eut lieu l'adjudication des travaux. Le concessionnaire descendit jusqu'à 190 millions de réaux.

Les travaux ont été poussés avec une activité telle que la section d'Aranjuez à Tembleque est déjà terminée, que les rails sont déjà posés dans la moitié de son étendue, 51 kilomètres, et que cette section pourra être livrée à la circulation le printemps prochain. Sur le tronçon de Tembleque à Albacette, d'une étendue de 177 kilomètres, les travaux de terrassement sont complétement terminés, et les travaux d'art fort avancés; il sera probablement en état d'exploitation dans le courant de 1853. Les plans de la section d'Almansa sont approuvés et les travaux commenceront bientôt.

Concessionnaire : D. José de Salamanca.

Ingénieur en chef : M. W. Greene.

Embranchement d'Almansa à Jativa.

Le décret royal du 26 août 1852 a décidé que cet embranchement serait construit pour le compte du concessionnaire avec subvention de 6 0/0 de la somme qui sera dépensée. L'ordonnance royale du 13 septembre autorisait la présentation des plans ainsi que l'ouverture des travaux par sections, et, dès le 4 décembre, on commençait le tronçon d'Almansa à Fontanares. Cet embranchement aura environ une longueur de 65 kilomètres, d'Almansa jusqu'aux environs de Jativa, où s'effectuera sa jonction avec la ligne de Valence.

Concessionnaire : D. José Campo.

Ligne de Valence (1).

La construction de cette ligne, qui doit relier le Grao de Valence à San-Felipe-de-Jativa, a été concédée à une Compagnie. Sa longueur, jusqu'au point de jonction avec l'embranchement d'Almansa, sera d'environ 64 kilomètres, dont 23 sont déjà en exploitation. On active les travaux entre Benifayo et Jativa, de sorte que la ligne entière sera probablement terminée en 1853.

« Cette ligne, dit un de nos correspondants, a un avenir sûr et immédiat. Elle s'avance à pas de géant vers la capitale, d'où elle tirera d'incalculables éléments de prospérité. La plupart des actions sont placées à Barcelone, et si elle ne sont pas plus recherchées, il faut s'en prendre, d'une part, à l'esprit de provincialisme, d'autre part, à l'ignorance où l'on est des avantages que cette entreprise offre aux actionnaires. Ceux-ci n'ont encore versé que 30 0/0, et déjà une bonne partie de la ligne est en pleine exploitation. »

A nos yeux, le tronçon de Valence à Jativa réunit des conditions de prospérité telles que, s'il est construit avec intelligence et exploité avec une économie bien entendue, les actionnaires n'auront pas à attendre, pour toucher de bons dividendes, que les mouvements du port viennent l'alimenter.

(1) Sur cette entreprise comme sur plusieurs autres de celles qui sont au compte des particuliers, il ne nous a encore été possible de réunir que des données incomplètes.

Concessionnaire : D. José Campo.

Embranchement d'Almansa à Alicante.

Le décret royal de concession, en date du 4 septembre 1852, met la construction de ce chemin au compte du concessionnaire, avec garantie de 6 0/0 d'intérêt, conformément au décret du 26 août précédent. Une ordonnance royale du 3 décembre a fixé un délai de trois mois pour l'inauguration des travaux, et un délai de quatre années pour leur achèvement; une autre ordonnance du 22 du même mois a approuvé l'acte de Société, les statuts et le règlement. On procède avec beaucoup d'activité à la levée des plans, qui sont à peu près terminés pour la première section, celle d'Almansa au Mojon-Blanco, d'une longueur de 15,840 mètres. Le tracé doit se rapprocher de Villena, de sorte qu'il y aura, à vrai dire, deux communications ferrées entre Almansa et ce point. Ne serait-il pas plus économique pour cette entreprise, comme pour celle de la ligne de Valence, de faire partir les deux embranchements de la plaine même de Villena, et de construire à frais communs le reste de la ligne jusqu'à Almansa?

L'entreprise a placé rapidement ses actions; quelques-unes ont été prises à Barcelone. Nous croyons que le port d'Alicante assure à cette ligne de bons produits, bien qu'elle ait à traverser jusqu'à Almansa un territoire qui, sous le rapport de la population et de la production, ne saurait être comparé aux riches contrées dont nous parlions plus haut.

Concessionnaire : M. le marquis de Riofloriro.

Ingénieur : M. Moelhausen.

Embranchement de Ciudad-Réal.

Par le décret du 23 mai 1852, l'Etat a pris à son compte la construction de ce tronçon qui, passant par Almagro et Manzanarès, doit s'embrancher à Alcazar-de-San Juan sur la ligne d'Almansa. Sa longueur est de 96 kilomètres. La mise à prix des travaux, qui était de 3,800,000 réaux par lieue, y compris l'établissement du matériel et du télégraphe électrique, a été réduite, par décret du 24 novembre et à la demande du concessionnaire, à 2,600,000 réaux.

Concessionnaire : D. Antonio Alvarez.

Ingénieur : D. J. de Arriete.

Chemin de fer d'Isabelle II.

Par décret royal, en date du 19 décembre 1851, cette ligne a été définitivement concédée à la Société qui s'était formée pour sa construction. L'Etat contribuera aux dépenses par un subside de 60 millions de réaux, payables en actions des chemins de fer, et par la garantie de 6 0/0 d'intérêt et de 1 0/0 d'amortissement en faveur des capitaux privés qui entreront dans l'entreprise, jusqu'à concurrence de 120 millions (aujourd'hui 130), montant de l'adjudication. L'État reste actionnaire pour les susdits 60 millions.

Une ordonnance royale du 19 octobre 1852 a constitué légalement la Société.

Le tracé s'étend d'Alar-del-Rey à Santander, en passant par Reynosa. Entre ces deux derniers points, les travaux sont si avancés qu'on va commencer la pose des rails, la Compagnie en ayant déjà reçu pour deux lieues et demie, sur une seule voie. On compte que cette section pourra être livrée au public dans le courant de 1853.

La concession provisoire laisse à la Compagnie la faculté de prolonger cette ligne jusqu'au chemin de fer du Nord.

Président du Conseil d'administration : D. Géronimo Roiz de la Para.

Directeur-gérant : D. Cornelio Escalante.

Ligne de Langreo à Gijon.

Cette ligne, dont la première concession, remonte au 2 mai 1845 est déjà avancée, bien que le terrain présente, à divers endroits, des difficultés considérables. Son principal objet est l'exportation du charbon minéral, dont elle touche les riches gisements. La première section, celle de Gijon à Fontaneira, est déjà en exploitation.

Ingénieur-directeur des travaux : M. Deligny.

Ligne de Saragosse à Barcelone.

Un décret royal du 3 novembre 1852 a concédé la construction de ce chemin à une Société particulière, avec garantie d'un intérêt de 6 0/0 des sommes dépensées dans les travaux pour toute la durée de ces travaux, et de 1 0/0 d'amortissement à partir du jour où l'exploitation commencera. Un décret royal du 27 novembre accorde la concession définitive et une ordonnance royale du 30 du même mois a approuvé les statuts de la Société. Les points intermédiaires seront Lérida, Monzon et celles des autres villes des provinces de Saragosse, Huerca, Lérida et Barcelone, qu'on jugera convenable de desservir. On va procéder à la levée des plans.

Ligne cantonale du Nord.

Les travaux dans la partie qui s'étend de Barcelone à Granollers, sont tellement avancés que peut être l'été prochain ne se passera pas sans que cette section soit livrée à la circulation. Nous croyons que le prolongement jusqu'à Vich et aux riches mines de San-Juan-de-las-Abadesas ne se fera pas longtemps attendre, car il est le complément naturel de cette ligne, qui est destinée à aller rejoindre un jour par Gironne les lignes françaises.

Directeur de la Société : D. Joaquin-José-Bacora.

Embranchement de Moncada à Sabadell.

Tout ce que nous savons sur ce tronçon, c'est qu'il a été concédé à M. Clavé par décret royal du 21 septembre 1852.

De Mataro à Arenys-del-Mar.

Plus bas, à l'article des chemins de fer *en exploitation*, nous nous occuperons de la ligne de Mataro, que les concessionnaires ont été autorisés à prolonger jusqu'à Arenys-del-Mar.

Ligne du centre.

Un décret royal du 14 septembre 1852 a concédé à D. José-Miguel-del-Vergue la section de Barcelonne à Martorell. Le versement de 20 0/0 exigé par la Société est effectué, et les travaux vont commencer.

Un autre décret royal, du 12 novembre 1852,

a concédé à D. Jaime Ceriola le prolongement de ce tronçon, c'est-à-dire la section de Martorell à Reuss, en passant par Valls, et comme d'autre part un décret du 12 juillet de la même année autorise la construction de la section de Reuss à Tarragonne, la portion concédée de la ligne du centre s'étend déjà sans interruption de cette dernière ville à Barcelonne. M. Debrousse, ingénieur de M. Perellada, concessionnaire de la section de Tarragonne, est près de terminer son tracé.

Envisagée à un point de vue général, cette ligne a de l'avenir, surtout quand elle se reliera par Castellon et Murviedro, à Valence.

La section de Martorell acquerra un double intérêt, si, comme c'est probable, les entrepreneurs du chemin de Sarragosse se décident à opérer la jonction sur ce point, au lieu de prolonger leur ligne jusqu'à Barcelonne.

Ligne de Malaga à Cordoue.

Le décret royal du 14 septembre 1852 laisse la construction de cette ligne à la charge de l'Etat; la mise à prix est de 4 millions de réaux par lieue, payables en obligations de chemins de fer. Les plans doivent être présentés dans un délai de six mois, et le chemin terminé dans un délai de trois ans. Six mois après l'ouverture des travaux, la concession sera faite en adjudication publique.

Le 18 octobre, D. José Salamanca a proposé d'exécuter ce chemin en une année de temps et à raison de 3 millions 1/2 de réaux par lieue, et une ordonnance royale du 28 du même mois a décidé que cette proposition serait lue aux enchères. A l'heure qu'il est, les ingénieurs du concessionnaire lèvent les plans, ce dont se sont également occupés les ingénieurs de M. Salamanca. Cette ligne doit passer à Antequera.

Concessionnaire : D. Martin Larios.

Ingénieur en chef : M. Wilson.

LIGNE DE SÉVILLE A CORDOUE ET ANDUJAR.

Par décret royal du 20 janvier 1852, cette ligne a été concédée à D. José Joaquin Figueras et Ce ; elle doit se diriger d'Andujar par Cordoue, Ecija et Carmona à Séville. Les travaux préparatoires sont faits, et la construction a été subventionnée, avec l'agrément du gouvernement, par les députations provinciales de Séville et de Cordoue (38, 85, 103 et 143).

(*La suite au numéro prochain.*)

JURISPRUDENCE.

LE CHEMIN DE FER DU NORD CONTRE LES MESSAGERIES GUERIN.

Cour d'Appel d'Amiens.

Audience du 21 janvier 1853.

(Présidence de M. Bazenerie.)

« 1° L'expression de tarif, employée par le » cahier des charges des Compagnies de chemins de fer, ne comprend pas seulement les » prix disposés en tableau et applicables à la » petite vitesse, mais aussi les prescriptions » qui fixent le taux des transports effectués à » grande vitesse, et généralement toute la série des prix fixés à l'avance et réglementant » les transports de toutes natures.

» 2° Lorsque le cahier des charges d'une » Compagnie de chemin de fer dispose « que » les prix de transport déterminés au tarif ne » sont point applicables aux paquets, colis ou » excédants de bagages pesant isolément moins » de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, » colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 » kilogrammes, d'objets expédiés par une même » personne à une même personne, et d'une » même nature, quoique emballés à part, » en » ajoutant « que dans le cas ci-dessus spécifié, » les prix de transport seront, sur la proposition de la Compagnie, arrêtés annuellement » par l'administration, » les entrepreneurs de » transports qui usent du chemin de fer ne » peuvent, pour échapper au tarif exceptionnel » applicable aux articles pesant moins de 50 » kilogrammes, grouper en un seul colis pesant » plus de 50 kilogrammes, les divers articles » de poids inférieurs recueillis par eux dans » leur clientèle.

» La Compagnie a, au contraire, le droit » d'exiger que chacun des articles ainsi groupés soit pesé, enregistré et tarifé à part.

» 3° L'entrepreneur de transports ne peut » soutenir que l'envoi d'un groupe de petits » colis réunis en un bloc et adressé par lui à » son directeur ou correspondant, constitue, » dans le sens du cahier des charges, un envoi » d'objets expédiés par une même personne à » une même personne.

» 4° Les articles divers recueillis par un entrepreneur de transports dans sa clientèle ne » sont point, dans le sens du cahier des charges, des objets de même nature.

» 5° Les traités passés par une Compagnie de » chemin de fer avec un entrepreneur de transport, et dont elle a donné communication au » gouvernement, ne sont point soumis à la nécessité d'une homologation préalable lorsque » la Compagnie est prête à accorder à tout entrepreneur de transports desservant les » mêmes routes les mêmes avantages moyennant qu'il supporte les mêmes charges.

» 6° Un entrepreneur de transports ne peut » réclamer d'une Compagnie de chemin de fer » la jouissance des avantages particuliers qu'elle » accorde par traité à d'autres entrepreneurs » de transports, sans se soumettre en même » temps aux charges et obligations qu'impose » ce traité.

» 7° Les compagnies de chemins de fer ont » le droit d'établir des bureaux d'expéditions » de marchandises dans l'intérieur des villes ; » aucune loi ni aucune disposition de leurs » cahiers des charges ne les mettant en dehors » du droit commun à cet égard. »

Le *Journal des chemins de fer* a déjà publié, dans son numéro du 7 février 1852 un arrêt rendu par la Cour d'appel d'Amiens, entre la Compagnie du chemin de fer du Nord et M. Guérin, directeur des Messageries picardes à Amiens, au sujet du prix de transport des objets par lui remis à la Compagnie.

Il n'est pas inutile, avant de donner le texte du nouvel arrêt rendu par la Cour d'appel d'Amiens, à la date du 21 janvier 1853, de rappeler les circonstances dans lesquelles le premier procès avait été engagé et le premier arrêt rendu.

M. Guérin, directeur des Messageries picardes et entrepreneur de transports à Amiens, prétendait avoir le droit de remettre au chemin de fer du Nord, groupés en un seul colis (caisse, sac ou panier), les divers articles recueillis par lui chez ses clients, et de ne payer, pour ce groupe d'articles, que le prix de 36 centimes par tonne et par kilomètre, fixé par le § 8 de l'art. 41 du cahier des charges, au lieu du tarif exceptionnel auquel l'art. 45 assujettit les colis pesant moins de 50 kilogrammes.

Suivant lui, les dispositions de l'art. 45 ne s'appliqueraient qu'aux transports effectués par la petite vitesse.

M. Guérin prétendait, en outre, jouir, sans en supporter les charges, du bénéfice d'un arrangement conclu entre les Messageries générales, les Messageries nationales et la Compagnie du Nord, aux termes duquel, moyennant l'obligation prise par les Messageries de remettre par semaine à la Compagnie du Nord un certain poids de marchandises, la Compagnie leur réserve, dans chaque train, un wagon spécial, ce qui leur permet d'avoir, aussitôt après l'arrivée et un peu plus tôt que le public, la disposition de leurs colis.

La Compagnie du Nord, au contraire, soutenait que les dispositions de l'art. 45 de son cahier des charges s'appliquent à la grande et à la petite vitesse ; que la faculté de grouper en un seul colis d'un poids supérieur à 50 kil. les articles de diverses nature, pesant isolément un poids inférieur, serait la violation manifeste de sa loi de concession, et qu'en conséquence, elle a le droit d'exiger l'ouverture des caisses, paniers ou sacs remis par M. Guérin, afin de soumettre isolément chacun des articles groupés par lui au tarif exceptionnel établi, homologué, et perçu en vertu de l'art. 45 du cahier des charges.

Sur le second chef, elle répondait que la concession faite aux Messageries nationales et aux messageries générales, de la faculté de charger leurs colis dans un wagon spécial, à la condition, par elles, de remettre par semaine un poids convenu, ne violait ni l'art. 14 de la loi du 15 juillet 1845, ni l'art. 47 du cahier des charges, puisqu'elle avait offert et qu'elle offrait encore à M. Guérin les mêmes avantages aux mêmes conditions.

Un jugement du tribunal d'Amiens, du 30 septembre 1851, ayant donné gain de cause à M. Guérin, et la Compagnie du Nord ayant frappé ce jugement d'appel, la cour d'Amiens, a réformé la décision des premiers juges par un arrêt en date du 24 janvier 1852. (Voir le texte de cet arrêt dans le n° du 7 février 1852). Cet arrêt est soumis en ce moment à l'appréciation de la Cour de cassation.

A la date du 10 juillet 1852, M. Guérin a saisi de nouveau le Tribunal de commerce d'Amiens, pour des transports relatifs à une période de temps postérieure, des deux questions tranchées par l'arrêt sus rappelé de la Cour d'Amiens.

Un nouveau chef de demandes a été en même temps soumis par lui à l'appréciation du tribunal pour le tort que la Compagnie lui aurait fait éprouver en établissant sans droit dans la ville d'Amiens un bureau central pour les expéditions de marchandises à grande et petite vitesse.

La Compagnie du chemin de fer du Nord a établi en effet, dans l'intérieur des villes qui se trouvent sur son parcours ou qui s'y rattachent, des bureaux destinés à faciliter au commerce la remise directe des marchandises à transporter par le chemin de fer en destination : 1° des points desservis par la voie de fer, et 2° points principaux de la France au-delà de Paris.

Le 31 novembre 1852, un jugement du tribunal de commerce d'Amiens a accueilli le système de Guérin sur les deux premiers chefs et a passé sous silence le troisième chef relatif aux bureaux de ville. La Compagnie a interjeté

appel de cette décision. M. Guérin a interjeté appel incident sur le troisième chef. A la date du 21 janvier 1853 est intervenu l'arrêt dont voici les termes :

La Cour, sur l'appel principal interjeté par la Compagnie du chemin de fer du Nord :

En ce qui concerne le premier chef relatif à la restitution ordonnée au profit de Guérin d'une somme de 9,858 fr. 50 c. pour surtaxes :

Attendu que l'art. 41 du cahier des charges, annexé à la loi de concession du chemin de fer du Nord, autorise la Compagnie à percevoir des prix de transport déterminés, selon que les marchandises sont transportées à la grande vitesse, dite des voyageurs, ou à la petite vitesse ; que c'est là ce qui constitue le tarif ; qu'ainsi, lorsque l'art. 45 du même cahier des charges dit que les prix de transport déterminés au tarif ne sont pas applicables notamment aux petits paquets ou colis, il faut en conclure que ces objets cessent d'être régis par ce tarif, qu'ils soient transportés soit à la grande, soit à la petite vitesse ; que, dès lors, la Compagnie est bien fondée à leur faire supporter sans distinction les prix de transport fixés par le règlement spécial arrêté par l'administration publique ;

Attendu, il est vrai, que ce même art. 45, en déclarant que tous paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément moins de 50 kilogrammes, subiront les prix de transport du tarif spécial, arrêté annuellement par l'administration, apporte à cette règle une exception exprimée en ces termes : « A moins que ces » paquets, colis ou excédants de bagages ne fassent » partie d'envois pesant ensemble au-delà de 50 kilog. » d'objets expédiés par une même personne à une » même personne, et d'une même nature, quoiqu'em» ballés à part, tels que sucre, café, etc. » ;

Attendu que Guérin prétend être cette exception ;

« Mes ballots, dit-il, pèsent plus de 50 kilog. ; ils » sont expédiés par moi à mon correspondant de Pa» ris, et *vice versa*, et ils se composent d'objets de » même nature dans le sens large qu'on doit donner à » la loi ; d'où il suit que mes envois doivent être sou» mis au tarif général. »

Attendu que cette prétention est inadmissible, parce que Guérin ne se trouve pas en réalité dans les conditions voulues par la loi ; que les envois faits par lui pèsent bien ensemble au-delà de 50 kilog., mais ne se composent pas d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et ne sont pas de même nature ; qu'en effet, les paquets et colis qu'il réunit sous une seule enveloppe proviennent de divers expéditeurs, et sont adressés à divers destinataires ; que, de plus, forcément, ils ne sont pas de même nature, puisqu'ils sont puisés à toutes sources et recueillis de toutes mains ; que ces faits sont constants et non méconnus ; que Guérin ne peut donc, en masquant la vérité sous une enveloppe trompeuse, être admis par une fraude à la loi à se placer sous l'exception qu'elle a prévue et consacrée ;

Attendu que, pour échapper à cette conclusion, Guérin soutient que son industrie de commissionnaire est sous l'égide de la loi commune, et que la Compagnie du chemin de fer n'a pas plus le droit d'exiger l'ouverture de ses ballots qu'elle ne pourrait le faire à l'égard des simples particuliers et des voyageurs ;

Attendu que l'industrie du chemin de fer, comme celle du commissionnaire, est aussi placée sous la protection des lois ; qu'il s'agit, dans l'espèce, de rechercher ce qu'a voulu la loi spéciale qui régit la matière ; que l'art. 45 précité n'exceptant du tarif relatif aux petits colis que ceux qui sont expédiés par une même personne à une même personne, et qui sont d'une même nature, suppose nécessairement un contrôle et une vérification ; qu'autrement, cette disposition resterait sans exécution possible ; qu'on ne saurait admettre qu'il soit licite aux commissionnaires ni même aux simples particuliers d'apporter à la gare du chemin de fer d'énormes ballots remplis d'une foule de petits colis de toute origine, de toute nature, portant des adresses différentes, et de forcer la Compagnie du chemin de fer à les recevoir sans examen, et à les transporter à son détriment sur sa voie, à l'aide de ses wagons et de ses locomotives ; que ce serait là lui laisser toutes ses charges et la priver des bénéfices que la loi a entendu lui assurer ; que quant aux voyageurs, la Compagnie du chemin de fer, en dehors des prescriptions d'ordre public, n'a rien à voir dans leurs bagages, ni même aucun prix de transport à réclamer quand ce bagage n'excède pas 30 kilog. ; que les excédants de bagages participent aux immunités du bagage lui-même ; que si pourtant il arrivait qu'un voyageur par la fréquence de ses voyages et de forts excédants de bagages, s'avisât de retirer un lucre sur le transport des petits colis au préjudice de la Compagnie, celle-ci veillant à ses intérêts et exerçant son droit, serait assurément fondée à appliquer à ce spéculateur le tarif protecteur que la loi lui a concédé et garanti ;

Attendu que Guerin se retranche encore dans une dernière objection qui consiste à soutenir que la Compagnie du chemin de fer n'est autorisée à soumettre les petits colis à une perception de taxe plus élevée qu'en raison des écritures, des soins et de la responsabilité qu'ils entraînent, et que du moment qu'il l'affranchit de tout cela par ses envois en bloc, cette perception n'a plus de motif pour subsister ;

Attendu que l'art. 41 du cahier des charges déclare en termes formels que c'est pour indemniser la Compagnie de ses travaux et dépenses que les tarifs ont été établis tels qu'ils sont ; que c'est sur cette garantie qu'elle a assumé toutes les charges qui lui ont été imposées ; qu'il y a là un contrat qui doit recevoir son entière exécution ; que les petits colis, par leur nature, leur nombre, leur valeur réelle ou d'affection, ont paru au législateur devoir subir une surtaxe qui par cela même permettait de tarifer au plus bas les grandes expéditions de commerce ; qu'il en est résulté un ensemble de tarification qui doit être respecté dans toutes ses parties ; que la considération des écritures, des soins et de la responsabilité n'a été qu'accessoire ; qu'ainsi, l'art. 45 n'en tient plus aucun compte lorsque l'expéditeur adresse à une même personne des petits colis, même emballés à part, et formant ensemble un poids de 50 kilog., parce qu'alors on rentre dans les transactions ordinaires du commerce et de l'industrie ;

Attendu que dans cet état de choses, c'est à tort que les premiers juges ont ordonné la restitution à Guérin de la somme de 9,858 fr. 50 c. pour prétendues surtaxes ;

En ce qui concerne le deuxième chef relatif à la condamnation prononcée contre la Compagnie au profit de Guérin, d'une somme de 8,320 fr. pour retard dans la remise des marchandises par lui expédiées ;

Attendu qu'aux termes des art. 47 du cahier des charges et 14 de la loi du 15 juillet 1845, la Compagnie du chemin de fer du Nord peut faire avec les entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, des arrangements qui seraient consentis en faveur des autres entreprises desservant les mêmes routes ; qu'usant de cette faculté, la Compagnie a traité avec les Messageries nationales en a constamment offert à Guérin de traiter avec lui aux mêmes conditions, en lui tenant compte toutefois du moindre changement qu'il aurait à fournir en raison d'un parcours plus restreint ; que Guérin a refusé en déclarant que ces conditions étaient impossibles pour lui ; qu'il soutient d'ailleurs que le traité fait avec les Messageries nationales est illégal parce qu'il blesse l'égalité que la loi a voulu maintenir entre tous les entrepreneurs de transport ;

Attendu que la loi a autorisé les arrangements de cette nature ; que tout arrangement suppose des concessions et des obligations réciproques dans l'intérêt des contractants ; que les diverses entreprises de transport ne peuvent toutes se trouver dans des positions identiques ; que ce qui conviendra à l'une sera contraire à l'autre ; que s'il faut pour la validité d'un traité qu'il puisse les satisfaire toutes au même degré, c'est rendre tout arrangement impossible ; qu'ainsi, sous prétexte d'arriver à une égalité chimérique, ce serait rayer la faculté édictée par la loi ; que le traité dont il s'agit ne décèle aucune intention de nuire aux autres entreprises ; que Guérin ne peut donc s'en prendre qu'à lui s'il répudie les offres que lui fait la Compagnie ;

Attendu que par suite du traité fait avec les Messageries nationales, celles-ci ayant à leur disposition exclusive un wagon chargé de leurs marchandises, sous la surveillance de l'un de leurs employés, en reçoivent naturellement la livraison sans tour de faveur, aussitôt après l'entrée du convoi dans la gare ; que si Guérin n'obtient la délivrance de ses marchandises que plus tard, cela tient à ce que ses colis, confondus avec tous les autres, ont besoin d'être triés ; que ce retard résulte de la force des choses et ne peut servir de base à une juste demande d'indemnité de la part de Guérin contre la Compagnie ; que c'est donc encore à tort que les premiers juges lui ont, pour cette cause, alloué 8,320 fr. ;

En ce qui touche le troisième chef relatif à la condamnation à 3,000 fr. de dommages-intérêts en faveur de Guérin, pour perte de clientèle,

Attendu que l'établissement légal des chemins de fer ne peut ouvrir en justice une action en réparation de la part des entrepreneurs de transport, pour le préjudice qui en est résulté pour leur industrie ;

Sur l'appel incident interjeté par Guérin : — Attendu que Guérin réclame 57,000 fr. pour le tort que lui a fait éprouver la Compagnie, en établissant, sans droit, dans la ville d'Amiens un bureau central pour les expéditions de marchandises à grande et petite vitesse ; — attendu que la Compagnie a usé du droit commun en établissant ce bureau, et qu'il n'apparaît d'aucune disposition de loi spéciale qui lui en ait enlevé l'exercice ;

Par ces motifs :

La Cour statuant, sur l'appel principal, met l'appellation et le jugement dont est appel à néant ; émendant, décharge la Compagnie appelante des condamnations contre elle prononcées, et statuant au principal, déclare Guérin mal fondé sur tous ces chefs de demande, l'en déboute et le condamne aux dépens de première instance et d'appel.

Ordonne la restitution de l'amende consignée.

En statuant sur l'appel incident interjeté par Guérin, le déclare mal fondé dans cet appel ; dit que le jugement quant à ce, sortira effet, et le condamne aux dépens et en l'amende de son appel.

Signé au bas de la minute du présent arrêt : Bazenery (président) et Havart (commis greffier),

Plaidants : M. Malot, avocat pour la Compagnie du chemin de fer du Nord.

M. Girardin, pour M. Guérin.

Transit international par chemin de fer.

Un décret en date du 25 janvier ratifie et promulgue le règlement relatif au transit international par chemins de fer entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.

L'article premier de ce règlement porte que toutes marchandises placées dans des wagons à coulisses ou sous bâches dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, seront dispensées de la visite par la douane aux bureaux-frontières respectifs, soit à l'entrée, soit à la sortie, tant de nuit que de jour, les dimanches et jours fériés comme tout autre jour, sous les réserves et moyennant certaines conditions et formalités déterminées par les articles suivants dudit règlement.

Art. 4. Chaque administration des douanes respectera les plombs et cadenas apposés par celle de chacun des deux autres Etats, après s'être assurée qu'ils présentent toutes les conditions voulues, et sauf à les compléter s'il y a lieu.

Art. 6. Chaque convoi sera placé sous l'escorte non interrompue d'employés des douanes, sans autres frais, pour les administrations des chemins de fer, que l'obligation de les placer, soit à l'aller, soit au retour, dans les convois, aussi près que possible des wagons de marchandises.

Art. 7. Les employés d'escorte devront accompagner les trains sur le territoire du pays voisin jusqu'à la première station où il y a un bureau de douane. Ils ne pourront abandonner le convoi qu'après la remise des documents aux employés des douanes dans cette station.

Art. 10. La faculté accordée par l'art. 1er aux convois de marchandises de franchir la frontière pendant la nuit et les jours de dimanches et fêtes est étendue aux convois de voyageurs.

Art. 11. Les bagages non visités au bureau-frontière seront accompagnés d'une feuille de

route et d'un document de douane. Ils seront placés dans des wagons fermés avec plombs ou cadenas, sous l'escorte d'employés de douanes.

Art. 12. Les bagages seront, en général, visités au bureau-frontière.

Toutefois les voyageurs se rendant de France à Bruxelles par Quiévrain, de France à Rotterdam ou à Amsterdam par la Belgique, en passant par Quiévrain et Anvers, de Belgique à Valenciennes ou à Paris par Quiévrain, de Belgique à Lille par Mouscron, de Belgique à Rotterdam et à Amsterdam par Anvers, des Pays-Bas à Valenciennes ou à Paris par la Belgique en passant par Anvers, Bruxelles et Quiévrain, auront la faculté de faire visiter leurs bagages, soit au bureau-frontière, à l'entrée dans chaque pays, soit au lieu de destination.

Cette disposition sera successivement étendue par chacune des parties contractantes aux autres localités placées sous le régime du présent règlement, où le service des douanes le permettra.

Art. 14. Tous objets passibles de droits, transportés par les convois de voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectue par le convois de marchandises.

Les autres articles de ce règlement, qui en comprend trente, sont relatifs aux dispositions réglementaires qui devront être observées en particulier par chacune des lignes de chemins de fer et par les diverses lignes entre elles.

Forges.

Saint-Dizier, 27 janvier.

Les fers à 300 francs! Tel est le but que s'étaient proposé les maîtres de forges, tel est le prix qu'ils ont atteint et qu'ils font aujourd'hui. Les fers battus se vendent 300 francs rendus à Saint-Dizier. Des fabricants y ont rendu, nous dit-on, à 310 fr. pour la province. La demande a été plus vive pour les fers laminés au prix de 290 fr.; des forges tiennent à 300 fr. Si les fers battus restent à 300 et 310 fr., il n'est guère possible aux lamineurs de dépasser les conditions auxquelles ils ont été acceptés; autrement la préférence serait donnée aux premiers.

On a conclu, pendant la semaine écoulée, des marchés importants de fonte à fer à 145 fr.; un autre a été traité à 147 fr. 50 c. Peu de producteurs céderaient maintenant au-dessous, plusieurs n'accepteraient pas de propositions à moins de 150 fr.

Le prix des fontes noires est sans changement et reste ferme aux derniers cours, bien qu'une baisse sensible ait été faite à Londres. La première marque vaut à Paris 215 fr. Ce prix laisse encore de la marge à nos fontes de deuxième fusion. Les usines à moulages travaillent comme dans les plus beaux jours de vente. On ne prévoit pas les temps de chômages ordinaires pendant les mois de février et de mars.

Nos pointeries et chaîneries ont reçu de nombreuses demandes. Comme leurs prix n'avaient pas été augmentés, les marchands en ont profité pour faire des achats. Aussi les fabricants ont-ils aussitôt relevé les cours. Ils ont suivi en cela le mouvement sur la place de Paris.

Voici le nouveau tarif des pointes à Saint-Dizier :

Nos 30 à 24	20	19	18	17	16	15	14
37 fr.	39	41	43	45	48	51	54

Un petit marché a été fait à ces prix; on se propose de les tenir pour les nouveaux.

La grosse chaîne se cote aujourd'hui 62 fr. rendue à Saint-Dizier; et 61 fr. rendue aux gares du chemin de fer de la Marne, de l'Aisne, de la Meuse et dans les principales villes de ces départements. Celle à maille courte, de première fabrication, 2 et 3 fr. de plus par 0/0. La chaînette, n° 14 à 20, les 100 m., 40 fr. à Saint-Dizier et 42 fr. rendue.

La vente des poids à peser ne s'est pas un instant ralentie. Elle est aujourd'hui des plus actives. On se verra presque forcé de refuser les demandes de gros poids. Les prix sont en hausse, bien qu'ils ne soient pas dans la proportion de l'élévation des fontes noires; ils peuvent être établis ainsi :

Poids	20	10	5	2	1	1/2
Prix	3.75	2.10	1.20	55	33	20

L'hiver est l'époque où les lits en fer ne trouvent pas de placement, la vente est nulle. Ce qu'on peut placer se vend en hausse de 5 fr. p. 0/0 kil.

(L'Ancre)

Chemin de fer de Ceinture.

L'établissement du chemin de fer de Ceinture a déjà donné lieu à de nombreuses expropriations qui ont été réglées par le jury spécial. Une nouvelle session s'est ouverte, le 10 janvier, sous la présidence de M. Durand de Romorantin, pour les propriétés traversées par le chemin de fer dans les communes de la Chapelle-Saint-Denis et de la Villette. Les débats ont duré dix jours. Les affaires avaient été divisées en deux catégories : l'une comprenant toutes les propriétés traversées par le chemin de fer, depuis l'angle de la route stratégique des fortifications, à droite de la grande route de Paris à Saint-Denis, sur la commune de la Chapelle-Saint-Denis et une partie des propriétés de la Villette, jusqu'à la route des Flandres; la seconde catégorie comprenant la propriété située entre la rue des Flandres et la commune de Belleville, dans laquelle le chemin de fer entre en souterrain. Cette partie du tracé comprend quelques ouvrages d'art importants, et entre autres un pont au-dessous du chemin de fer de Strasbourg, pont qui a été entièrement construit sans que la circulation sur le chemin de fer de Strasbourg ait été interrompue un seul instant, et un viaduc d'une étendue considérable, au moyen duquel on franchit la Villette, la route de Flandres, le bassin élargi du canal, la route d'Allemagne et la rue des Prés-Saint-Gervais.

L'une des affaires les plus importantes de la session a été celle de M. Haingueriot, gérant de la compagnie des canaux, dont les demandes ont été soutenues par Me Dufaure. L'administration était représentée par M. l'ingénieur en chef Couche, MM. les ingénieurs ordinaires Boucher et Brame, et Me Chagot, avoué du ministère des travaux publics.

Les offres de l'Etat, dans la première catégorie, ont été présentées par Me Cauvin, avocat, et celles de la deuxième catégorie par Me de Haut, avocat.

Les offres de la première catégorie s'élevaient à	167,990 fr.
Les demandes des expropriés montaient à	842,726
Le jury a alloué	285,433
Les offres de la deuxième catégorie s'élevaient à	220,999
Les demandes des expropriés à	1,534,150
Le jury a alloué	500,914
La différence entre les offres et les allocations est de	391,350
Celle entre les demandes et les allocations est de	1,590,529

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 7 janvier 1853

(Suite)

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

UN MEMBRE demande à M. Poirée, ingénieur des ponts et chaussées, présent à la séance, de vouloir bien faire connaître à la Société quels ont été les résultats de l'établissement des digues longitudinales, pour l'amélioration de la basse Seine.

M. POIRÉE répond que cette partie des travaux n'est pas dans son service, mais que chacun sait que ces résultats sont très-bons.

On fait remarquer que le conseil donné par M. Brooks, d'appliquer un traitement identique aux embouchures de diverses natures, peut s'expliquer par ce fait qu'en Angleterre les baies fluviales sont moins encombrées qu'en France, qu'on y voit peu de ces *delta* qui viennent obstruer l'entrée des ports.

UN MEMBRE pense que les obstructions sont, en général, dues aux courants qui charrient des débris de toutes sortes.

M. POIRÉE rappelle qu'en basse Seine les alluvions viennent de la mer; en été, le flot prédomine, et anciennement il amenait des sables presque jusqu'à Caudebec; les digues longitudinales ont eu pour effet d'augmenter considérablement l'action du courant de jusant jusqu'à Quillebeuf.

UN AUTRE MEMBRE constate que les vents qui règnent le plus souvent (les vents d'ouest), ne sont pas sans action sur les côtes de France, où ils ramènent des quantités considérables de détritus et causent de profonds envasements.

On lui fait observer que la côte est de l'Angleterre est loin d'être exempte d'atterrissements; on cite un port de cette côte qui a été notamment l'objet de travaux considérables en vue de le désobstruer.

Il répond que pour donner une idée de l'importance des dépôts qui s'accumulent devant les côtes de France, il rappelle qu'en Picardie les atterrissements ont fait gagner de 2 à 6 kilomètres sur la mer. Dans la baie de Somme il existe, aujourd'hui, de 12 à 1,500 hectares livrés à l'agriculture, qui, il y a vingt-cinq ou trente ans, étaient encore recouverts de 4 à 5 m. d'eau, à marée haute. Il est possible que certains ports de l'Angleterre présentent des faits analogues, mais ce doit être principalement au nord-est de ce pays, où l'action des contre-courants ramène les détritus qui avaient d'abord été poussés vers l'est.

M. POIRÉE est d'avis que si les vents en causant la destruction des côtes amènent la production des matières qui doivent former les atterrissements, ce sont principalement les courants provenant du jeu des marées qui font ensuite remonter ces matières dans les embou-

chures. Ainsi, dans la basse Seine, c'est par les violents courants qui existent pendant quelque temps après le passage de la barre que sont mis en mouvement les sables extrêmement fins qui vont composer les dépôts.

UN MEMBRE rappelle qu'en face de Saint-Valery il existe, sur la côte anglaise, un point où a débarqué Guillaume-le-Conquérant, et qui se trouve, actuellement, à 7 milles de la mer. Il pense que des actions de déblaiement et de remblaiement ont lieu, sous l'influence de certaines causes peu connues, par périodes successives.

Il est ensuite donné lecture d'un Mémoire de M. Guillaume, sur l'exploitation des ardoisières d'Angers.

La Société a reçu :

De M. Ebray (membre de la Société), une note sur la comparaison des formes naturelles aux formes données par le calcul de la résistance des matériaux.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Télégraphie électrique.

La ligne télégraphique de Savoie a été inaugurée le 18 à Turin, en présence du président du conseil, des ministres des affaires étrangères, de l'intérieur, de la guerre, des travaux publics, de l'archevêque, de l'intendant général et des hauts fonctionnaires. Le président du conseil, en coupant le ruban attaché aux manœuvres de la machine électrique, a ouvert la communication et envoyé à Chambéry, cet augure : « Que ceci soit le prélude de l'union du Piémont avec la Savoie, au moyen du chemin de fer. »

L'intendant général a répondu : « *Vive le roi !* Les hauts fonctionnaires de cette ville, réunis sous les auspices de Mgr l'archevêque, pour inaugurer le télégraphe électrique, se font un devoir d'en consacrer le premier usage à exprimer, au nom de la Savoie, leur profonde gratitude envers le gouvernement de S. M., pour l'empressement qu'il a mis à doter ces provinces de l'avantage que l'on peut attendre de cette invention sublime du génie de l'homme, utilisant l'un des phénomènes les plus étonnants de la création. »

Une nouvelle communication de Turin a eu lieu en ces termes : « Le conseil des ministres s'empressera de communiquer à S. M. les sentiments que les hauts fonctionnaires de Chambéry, réunis sous les auspices de Mgr l'archevêque, ont exprimés en inaugurant le télégraphe électrique, et il se félicite de voir établi un moyen instantané de communication entre la capitale et la province, glorieux berceau de la monarchie et de la maison de Savoie qui a tant de titres à la sympathie et à l'intérêt général du gouvernement. »

Il a été répondu de Chambéry : « L'archevêque de Chambéry remercie le conseil des ministres de ce qu'il fait pour le bonheur de la Savoie sous les rapports religieux et politique. »

Chambéry s'est mis ensuite en relation directe avec Gênes ; à 400 kilomètres de distance, les intendants généraux de Chambéry et de Gênes ont échangé des paroles de bienveillance mutuelle. Le service du gouvernement est donc institué sur cette ligne, qui sera, dans peu de jours, ouverte aux particuliers, au moyen des stations intermédiaires de Saint-Jean de Maurienne, de Lanslebourg et Suze.

Le sénat de Turin a commencé le 18 la discussion sur le projet de loi pour la répression de la traite des noirs. Les deux premiers articles en ont été renvoyés au bureau central. On a déposé ensuite sur le bureau de la présidence, deux rapports, l'un sur le projet de loi pour la concession du chemin de fer de Gênes à Voltri ; l'autre, pour l'aliénation d'une rente annuelle de deux millions sur la dette publique.

La chambre des députés a terminé la discussion du projet de loi relatif aux sociétés mutuelles et aux sociétés anonymes ; ce projet a été adopté par 74 voix contre 32.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents ; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté ; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. H. D., à Annonay. — N° 1, nous attendrons. — N° 2, la garantie de l'Etat lui donne une valeur de premier ordre. Attendez. — N° 3, cela dépend de la fusion. — N° 4, même au prix que vous indiquez, gardez la première et la troisième valeur, mais vendez la deuxième.

M. A. P., à Marseille, reçu vos coupons, pris un abonnement ; N° 1, rien de nouveau. — N° 2, il existe un traité éventuel avec la deuxième Compagnie. — N° 3, oui.

M. A. B., à Roubaix. — Gardez encore le numéro 1 ; mais si vous faites la conversion, prenez le numéro 2.

M. A. T., à Doullens — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui, obligation du Crédit foncier.

M. P. de B., à Toulouse. — N° 1, au 7 décembre dernier et en juin ou juillet prochain. — N° 2, 10 fr. pour décembre, et 10 en juillet plus le dividende. — N° 3, 22 fr. environ.

M. L. G., à Amiens. — Quand la Société sera transformée en Société anonyme. — N° 1, c'est probable. — N° 2, on le dit. — N° 3, non.

M. R. S., à Lille. — N° 1, oui. Vous vous couvrirez sur Paris. — N° 2, non, vous pouvez acheter à ce prix. — N° 3, non, confiance égale. — N° 4, oui. — N° 5, non rachetez plutôt, surtout du Nord.

M. P., rue des M. S. 2. — C'est le revenu des anciennes actions pour 1851 ; le revenu pour les nouvelles actions sera moindre en apparence parce que le nombre des actions est plus considérable. On touche les intérêts de 15 fr. par action et une partie du dividende en octobre, et le surplus des bénéfices en avril. — Obligations foncières.

M. L. L., à La Ferté. — Oui ; l'impôt est déduit ensuite dans les comptes *ou* porté en dépense, les Compagnies ne s'étant pas mises d'accord sur un système uniforme.

M. L. V., à Bruxelles. — Le dividende de 17 fr. 50 payé par action *nouvelle* en octobre, complète pour 7 fr. 50 les intérêts annuels à 8 0/0 ; les 10 fr. de surplus forment un à-compte sur le dividende. — Les 7 fr. 50 d'intérêt par action nouvelle représentent 12 fr. par action ancienne, soit 6 fr. par action du Centre au lieu de 3 fr. 75 que vous réclamez, 4 fr. par action de Bordeaux au lieu de 3 fr. 50 et 3 fr. par action de Nantes au lieu de 1,875. — Loin d'avoir quelque chose à réclamer, vous avez reçu, par suite de la fusion, un plus fort intérêt que si elle n'eût pas eu lieu.

M. L. A., à Salon. — N° 1, inconnu et impossible à calculer par prévision. — N° 2, en avril. — N° 3, Nord et obligations foncières. — N° 4 : A, trop bas ; B, tout ce qu'il vaut, et encore ! C, largement à son prix comme spéculation à longue échéance, car il n'y a pas de revenu ; D : mauvaise valeur qu'il ne faut prendre à aucun prix.

M. P. A., à Bimigny. — N° 1, 250 fr. — N° 2, non. — N° 3, 700 — 250 — 450 à débourser, plus le courtage. — Même versement et même calcul pour l'autre valeur.

M. L. J., à Morez. — Fait votre abonnement. — Dans les cours actuels : oui. — Nord, Orléans, Strasbourg ; vendez les autres. — Voyez notre article de ce jour.

M. J. B. P. — N° 1, reprenez 25. — N° 2, vendez au mieux. — N° 3, non. — N° 4, vendre. — N° 6 et 5, acheter, surtout le n° 6. — N° 7, vendez.

M. S. à Lille. — Fait droit à votre réclamation. — N° 1, oui, mais pas de suite. — N°, obligations foncières. — N° 3, les bénéfices se répartissent ainsi :

5 0/0 du capital aux actions ;

5 0/0 des bénéfices à la réserve ;

9/10 du surplus aux actionnaires ;

1/10 aux administrateurs.

N° 4, non, mais elle place ses fonds non employés en report ou en compte courant pour leur faire produire des intérêts.

J. MIRÈS

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1853.

65,850 voyageurs	210,184	03
Bagages, marchandises, etc	355,149	66
Total	565,333	69

Semaine correspondante de 1852.

57,145 voyageurs	183,240	50
Bagages, march., etc	261 014	74
Produit total	444,255	24

Recette totale du 1er au 14 janvier.

1853	1,093 081	49
1852	8:0,831	34

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 16 au 22 janvier 1853.

12,944 voyageurs	63,958 fr.	95 c.
Bagages, marchandises, etc	96 553	45
Total de la semaine	160 512	40
Total de l'exercice courant	505,858	80
Semaine correspondante de 1852	150,116	50
Exercice correspondant de 1852	460,336 fr.	30 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 16 au 22 janvier 1853.

8,408 voyageurs	23,238 fr.	20 c.
Bagages, Marchandises, etc	46,652	15
Total de la semaine	69,890	35
Total de l'exercice courant	1,596 804	60
Semaine correspondante de 1852	62,088	40
Total de l'exercice correspondant	1,340,761 fr.	05 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 16 au 22 janvier 1853.

(Grande vitesse.) 25,072 voyageurs.	149,353	45
(Petite vitesse.) bag., marchand	159,406	95
Total de la semaine	308,760 fr.	40 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853(1)	702,072	47
Total	1,010,832	87
Semaine correspondante de 1852(2)	255,565	40
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	548,643	35
Total de l'exercice correspondant	804,208	75

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Châlon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 16 au 22 janvier 1853.

Voyageurs	164,743	84
Bagages, marchandises etc	339,109	52
Total	503,852	82
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	19,074	30
— Bagages, march., etc.	14,644	45
Totaux	537,571	57
Semaine correspondante de 1852	436,593	24
Différence en faveur de 1853	100,978	33
Recettes du 1er au 22 janv. 1853	1,545,156	27
Do de la section d'Angoulême	109,776	55
Total	1,654,932	82
Recette correspondante de 1852	1,272,262	79
Différence en faveur de 1853	382,670	03

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—2e semaine.

Du 8 au 14 janvier 1853.

34,824 voyageurs	146,717 fr.	05 c.
Bagages, messagerie, etc	34,845	30
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	168,955	30
Total de la semaine	350 017	65
Recettes antérieures	344,409	83
Total général de 1852	694,427	48

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(3e semaine.)

Du 10 au 16 janvier 1853.

9 001 Voyageurs	19,253	75
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	26,185	16
Total	45,438	91
Semaine correspondante de 1852	32,577	71
Recette totale du 1er au 16 janv.	106,150	85
D° 1852	76 195	37
Différence en faveur de 1853	29,955	48

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 janvier 1853.

Ouest.— 8,094 voyageurs, gr. vitesse	31,007	40
Petite vitesse	23,761	95
Total	54,769	35
Rive gauche. — 10,807 voyag.	9,315	40
Total	64,084	75
Rive droite. — 21,263 voyag.	18,437	75
Total	82,518	50
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	44,999	40
Rive gauche	9,412	55
Total	54,411	95
Rive droite	19,632	20
Total	74,649	70

Recette tot. du 1er au 23 janv. 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	225,510 f.	40 c.
Id. 1852	186,822	40

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Recettes du 23 au 31 décembre 1852.

Voyageurs	57,973	00
Bagages et marchandises	61,814	20
Total de la semaine	119,787	20
Recettes du 1er Juillet (1) jusqu'au 31 décembre 1852.	2,490,476	90
Recettes du 1er juil. au 31 déc. 1851	1 961,365	80
Augmentation pendant le semestre	529,111	10

2e Section. — RIVE DROITE DU RHÔNE.

Voyageurs	84,980	62
Bagages et marchandises	28,572	74
Total de la semaine	113,353	36
Total général des recettes du Chemin de Lyon à la Méditerranée, pendant le 2e semestre 1852	**4,681,583**	**26**

Recettes du 1er au 7 janvier 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	35,082	75
Marchandises, bagages	45,593	50
Total	80 676	25
Semaine correspondante de 1852	52,242	25
Augmentation	28,434	00

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	26,856	60
Bagages et marchandises	33,213	90
Total de la semaine	60,070	50

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1853.

2,626 voyageurs	8,142 fr.	15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	11,175	10
Total de la semaine	19,317	25
Semaine correspondante de 1852	22 458	95
Différence en faveur de 1852	3,141 fr.	70 c.
Recette du 1er au 21 janv. 1853	60 363	15
Recette correspondante de 1852	63,001	»
Différence en faveur de 1852	2,637 fr.	85 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 janvier 1853.

Grande vitesse.—1,080 voyageurs	2,705	22
Petite vitesse	14,839	75
Total	17,544	97
Semaine correspondante de 1852	20,913	69
Diminution pour 1853	3,368	72

(1) C'est à partir du 1er juillet 1852 que toutes les lignes du Midi ont été réunies dans les masses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(2) Les recettes de la section d'Avignon à Marseille, à compter du 1er janvier jusqu'au 30 juin 1852, présentent, sur la période correspondante de 1851, une augmentation de 268,235 fr. 60 c.

AVIS. MM. les actionnaires de la Société anonyme du CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 17 mars 1853, dix heures du matin, au siége social, rue Saint-Lazare, 124, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, pour statuer sur une modification des statuts, dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme; 2° de capitaliser les coupons de fondation, à l'effet de pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer dix jours à l'avance, au moins, vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie.

Le Directeur : EMILE PEREIRE.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DE L'ITALIE CENTRALE, *concédé par les gouvernements des Etats pontificaux, d'Autriche, de Modène, de Parme et de Toscane, avec garantie de 5 0/0 d'intérêt.* — Le Conseil de construction et d'administration, vu les art. 9, 10 et 11 des statuts sociaux relatifs au versement des actions,

Décide :

Tous les possesseurs de certificats provisoires seront tenus d'effectuer dans le terme de trois mois, à partir du 31 décembre 1852, et par conséquent le 31 mars 1853, le deuxième versement de 5 0/0 ou 50 livres d'Italie par action. Un délai de quinze jours est accordé par les dispositions de l'art. 12 des statuts sociaux.

Ces paiements pourront être faits, à Florence, entre les mains des caissiers de la Société, MM. Cesare Lampronti et Ce, ou, dans les villes étrangères suivantes, entre les mains des banquiers de la Société, c'est-à-dire :

A Vienne, chez MM. Arnstein et Eskeles;
A Milan, chez MM. Balabio et Besana;
A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. Bethmann frères;
A Berlin, chez MM. Mendelssohn et Ce;
A Paris, chez MM. J. Homberg et Ce.

Le Conseil se réserve d'indiquer, avant le 15 mars 1853, tout ce qui a rapport au mode à suivre pour lesdits versements chez les agents et banquiers sur les places étrangères.

Les actionnaires, en exécutant le paiement des 50 livres d'Italie, pourront déduire l'intérêt de 1 25 liv. ital. par action qui leur sera dû le 1er avril sur le premier versement de 50 livres, de manière qu'en versant 48 75 liv. ital. par action, chaque certificat possédera la valeur de 100 liv. ital. portant intérêt à partir du 1er avril 1853.

Ceux qui retarderont le paiement au delà des quinze jours qui suivront l'échéance du 31 mars 1853, et ainsi au delà de l'heure de midi du 15 avril 1853, seront considérés comme déchus de tous droits, conformément à la disposition dudit art. 12 des statuts.

Florence, le 17 décembre 1852.

Le gérant.
PIERRE CINI.

Vu, *le président,*
V. AMICI.

Vu, *le secrétaire,*
D. ROBERT DE FILIPPI.

SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER.**

A partir du 11 décembre, le Sous-Comptoir fait des avances sur les actions de la Compagnie des chemins de fer du Midi

Le Secrétaire du Conseil,
HERNOUX.

SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER.**

A partir du 2 novembre, le sous-comptoir des chemins de fer fait des avances sur les titres des compagnies de PARIS A CAEN ET A CHERBOURG ET DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Secrétaire du Conseil d'administration.
HERNOUX.

CHEMIN DE FER DE **BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.** Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, qu'aux termes d'une délibération prise par lui, le 30 octobre dernier, et dont ils ont été informés par la voie des annonces, le 4 novembre suivant, un nouveau versement de 75 fr. par action doit être effectué du 20 janvier courant au 5 février prochain, et qu'au moment de ce versement, il sera procédé à la délivrance des titres définitifs au porteur.

Conformément à l'art. 15 des statuts, l'intérêt sera perçu, à raison de 5 0/0 l'an, pour chaque jour de retard, sur ce versement, à partir du 5 février.

Le versement sera reçu à Paris, au siége social, 28, rue de Miroménil (de 10 à 3 heures); à Londres, chez MM. Masterman et Ce.

Par ordre du Conseil. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL.

OBLIGATIONS DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-CLOUD ET VERSAILLES.

Tableau des numéros des 411 obligations des emprunts de 1839 (Anciennes), sorties au tirage public du 15 janvier 1853.

9e Tirage.

19	1,136	2,178	3,238
20	1,145	2,185	3,253
22	1,150	2,188	3,266
43	1,151	2,193	3,274
47	1,181	2,195	3,275
50	1,218	2,209	3,285
56	1,255	2,219	3,296
59	1,308	2,230	3,299
73	1,351	2,263	3,333
116	1,361	2,274	3,366
176	1,396	2,278	3,374
181	1,399	2,284	3,386
184	1,406	2,308	3,404
185	1,409	2,318	3,425
199	1,428	2,328	3,428
214	1,430	2,338	3,429
226	1,445	2,351	3,430
233	1,456	2,380	3,435
234	1,474	2,387	3,439
237	1,489	2,400	3,450
253	1,508	2,408	3,469
261	1,512	2,412	3,480
269	1,516	2,423	3,489
272	1,520	2,495	3,493
275	1,527	2,523	3,514
284	1,534	2,524	3,528
295	1,544	2,525	3,546
307	1,586	2,550	3,548
315	1,590	2,593	3,552
333	1,601	2,605	3,570
337	1,609	2,620	3,577
350	1,653	2,626	3,588
373	1,662	2,636	3,593
389	1,681	2,666	3,600
402	1,682	2,686	3,604
410	1,709	2,721	3,637
487	1,725	2,726	3,652
490	1,741	2,731	3,665
513	1,754	2,739	3,681
520	1,759	2,774	3,712
543	1,762	2,777	3,722
561	1,777	2,809	3,743
572	1,783	2,825	3,765
602	1,784	2,837	3,777
622	1,787	2,861	3,796
650	1,799	2,878	3,797
668	1,802	2,959	3,800
691	1,809	2,976	3,816
713	1,834	3,013	3,828
716	1,853	3,030	3,831
717	1,876	3,031	3,836
733	1,892	3,043	5,844
744	1,922	3,048	3,871
796	1,960	3,079	3,893
812	1,965	3,087	3,895
857	1,969	3,092	3,897
864	1,974	3,103	3,909
898	2,019	3,108	3,912
917	2,021	3,111	3,927
951	2,032	3,113	3,975
956	2,035	3,115	3,994
982	2,048	3,144	4,001
1,023	2,074	3,169	4,004
1,054	2,077	3,170	4,027
1,058	2,087	3,179	4,034
1,064	2,095	3,188	4,051
1,073	2,100	3,196	4,060
1,076	2,115	3,203	4,073
1,090	2,143	3,218	4,104
1,111	2,166	3,223	4,108
1,134	2,177	3,234	4,142

4,153	4,561	4,938	5,527
4,173	4,592	4,963	5,530
4,176	4,606	4,973	5,546
4,195	4,612	4,976	5,553
4,200	4,629	5,013	5,554
4,201	4,633	5,040	5,563
4,217	4,636	5,072	5,587
4,244	4,638	5,083	5,597
4,269	4,639	5,084	5,611
4,278	4,657	5,097	5,612
4,281	4,662	5,103	5,618
4,312	4,663	5,105	5,620
4,318	4,667	5,128	5,632
4,315	4,691	5,147	5,634
4,326	4,702	5,168	5,643
4,333	4,719	5,223	5,645
4,336	4,724	5,265	5,647
4,357	4,742	5,266	5,671
4,362	4,744	5,302	5,753
4,399	4,748	5,315	5,788
4,407	4,769	5,327	5,792
4,419	4,771	5,375	5,822
4,426	4,774	5,396	5,832
4,448	4,829	5,409	5,845
4,449	4,843	5,434	5,848
4,450	4,848	5,436	5,869
4,453	4,858	5,440	5,878
4,477	4,861	5,445	5,883
4,505	4,878	5,453	5,891
4,514	4,881	5,458	5,934
4,538	4,892	5,466	5,954
4,547	4,915	5,468	

Tableau des numéros des 62 obligations de 1843 (nouvelles), sorties au tirage public le 15 janvier 1853.

10e Tirage.

307	1,432	2,915	4,420
339	1,626	3,137	4,437
368	1,690	3,162	4,541
426	1,712	3,223	4,550
495	1,819	3,374	4,568
514	1,887	3,543	4,715
527	1,930	3,559	4,751
610	1,984	3,609	5,184
637	2,044	3,762	5,281
687	2,204	3,815	5,694
794	2,350	3,962	5,756
860	2,384	4,041	5,769
889	2,424	4,291	6,033
1,174	2,523	4,296	6,239
1,258	2,635	4,323	
1,318	2,725	4,411	

GAZ DE CALAIS.

MM. les actionnaires du Gaz de Calais et de Saint-Pierre-lez-Calais sont prévenus que, suivant décision de l'assemblée générale du 25 janvier courant, il sera distribué, pour l'exercice 1852, un dividende de 20 fr. par action.

On pourra le toucher, à Paris, à partir du 1er février prochain, chez M. Maurice-Sautier, rue Drouot, n° 2, de une heure à trois heures, contre présentation des titres.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les Titres provisoires au porteur sont à leur disposition chez MM. Ad. Marcuard et Comp., 18, rue Bergère, où ils pourront les retirer tous les jours, de une heure à quatre heures, contre la restitution du récépissé qui leur a été délivré pour le premier versement.

SOCIÉTÉ DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES.

— MM. les actionnaires de la Société des services maritimes des Messageries nationales, propriétaires de cinq actions au moins, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite Société, ayant pour objet de statuer sur la substitution du titre de Messageries impériales à celui de Messageries nationales, a été convoquée pour le lundi 28 février 1853, à midi précis, au siége de l'administration, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, à Paris, et sont invités à se trouver à ladite assemblée ou à s'y faire représenter. Le fondé de pouvoir doit être lui-même membre de l'assemblée.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale annuelle aura lieu le 25 février prochain, à 3 heures de l'après-midi, à la Gare, Boulevart Montparnasse, 44.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, 5, rue de l'Isly, et à Londres, 44, Moorgate Street, du 5 au 20 février, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres nominatifs.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE ROYALE DE LA CANALISATION DE L'EBRE,

autorisée par décret royal du 29 décembre 1852. — Les membres du Comité de direction ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie royale de la canalisation de l'Ebre, qu'aux termes de l'art. 9 des statuts de la Compagnie, le second versement de 100 fr. par action sera exigible, à partir du 31 janvier courant, sous la déduction de l'intérêt à 4 0/0 l'an, sur le montant du premier versement.

Ce versement sera reçu aux caisses des banquiers de la Compagnie, du 31 janvier au 15 février prochain : à Paris, chez MM. P. Gil et Ce, rue Saint-Lazare, 23 ; à Londres, chez MM. Masterman Peters et Ce.

A partir du 15 février prochain, les intérêts seront dus par les actionnaires retardataires à raison de 6 0/0 l'an.

Les certificats nominatifs d'actions de la Compagnie seront remis aux actionnaires au moment du versement, en échange des récépissés qui leur ont été provisoirement délivrés par les banquiers de la Compagnie.

Madrid, le 16 janvier 1853.

MINES DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires de la Société des mines de la Grand'Combe et chemins de fer du Gard sont prévenus que l'échange des titres aura lieu, conformément aux délibérations de l'assemblée générale du 10 octobre 1852, à compter du lundi 31 janvier courant :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 57 ;

A Nimes,

Et à Marseille.

Les intérêts échus le 31 décembre 1852 seront payés au moment de la remise des nouveaux titres.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les baissiers se sont donné ample carrière depuis quelque temps, et ils ont fait fléchir toutes les valeurs à des prix qu'on aurait cru impossibles il y a trois mois. Ils ont encore été appuyés dans leurs efforts par les ventes qui ont eu lieu sur nos chemins de fer pour le compte des Anglais. La mesure par laquelle la Banque d'Angleterre a élevé à 3 0/0 le taux de son escompte, a décidé beaucoup de spéculateurs de Londres à vendre leurs actions françaises, et ainsi qu'il arrive toujours en pareil cas, après avoir vendu les titres qu'ils avaient en portefeuille, ils ont opéré des ventes à découvert; mais ce genre de ventes devait amener des difficultés pour la liquidation à Paris et à Londres, et depuis deux jours on commence à s'apercevoir qu'il existe des besoins sérieux de titres, et toutes les valeurs reprennent peu à peu faveur.

Jamais on n'avait remarqué une solidarité plus complète entre les cours de la rente et ceux des actions de chemins de fer. La moindre variation de 10 à 15 c. sur le 3 0/0 donne lieu immédiatement à un mouvement de 2 50 sur les principales lignes de chemins de fer.

Quoique les transactions aient beaucoup perdu de leur importance depuis le commencement de janvier, la spéculation a formé pourtant un découvert considérable qui devient menaçant à la veille de la liquidation. Les ventes avaient eu lieu à prime dans les cours de 80 50 à 81 25, et elles avaient continué en même temps que le ferme fléchissait; puis, lorsque la rente a fait mine de remonter, il a fallu vendre du ferme pour arrêter le mouvement et garantir ses primes. Mais on est parvenu de cette manière à augmenter le découvert dans une très forte proportion, et depuis que les cours tendent à se raffermir, les vendeurs s'effraient de leur position. Le 3 0/0, après avoir fait 79 40, est revenu à 80 70. A ce prix les deux tiers des primes sont levés, au-dessus de 81 elles le seraient toutes, et dans ce cas il est difficile de dire jusqu'où pourrait aller le mouvement de reprise.

Les actions de chemins de fer ont eu pendant les premiers jours de la semaine une nouvelle réaction produite par le mouvement de baisse de la rente; mais à mesure que les prix devenaient plus bas, le nombre des acheteurs au comptant augmentait d'une manière remarquable. Les capitalistes rachetaient les actions à mesure qu'elles étaient offertes sur la place par les détenteurs anglais; mais depuis deux jours la reprise des cours a été plus suivie. Hier on a reçu la cote de Londres, qui apportait les cours des actions françaises avec une forte hausse. Le Nord, entre autres, avait monté de 2 liv. st. On en a conclu que la bourse de Londres, après avoir fait de si nombreuses ventes, se trouvait à découvert et était obligée de s'adresser à Paris pour se procurer des titres: aussi l'opinion générale des spéculateurs s'est bien modifiée depuis peu de jours; les doutes et l'inquiétude ont disparu. On songe aussi à profiter des cours avantageux auxquels sont cotées la plupart des valeurs pour opérer des placements sérieux. Ainsi le Nord est déjà revenu de 800 à 840; Lyon, de 825 à 870; Strasbourg, de 715 à 770; Orléans, de 960 à 1,000; Cherbourg, de 570 à 600; Bordeaux à Cette de 520 à 562 50.

Les obligations de chemins de fer ont été faibles et elles ont fléchi sensiblement. Des ventes ont eu lieu sur les obligations des meilleures, dans le but de profiter des bas cours des actions et de faire des placements plus avantageux. Ces valeurs suivent d'ailleurs les prix de la rente, et elles ne manquent pas de se relever en même temps que le 3 0/0.

Les affaires ont beaucoup de peine à reprendre de l'activité pour les valeurs qui se négocient en dehors du parquet. Elle se négocient presque toutes en ce moment au-dessous du pair. Aussi on ne voit plus surgir chaque jour, comme il y a deux mois, de nouvelles compagnies qui faisaient négocier leurs actions avec prime dans la coulisse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 27 janvier.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 79 à 80 60, elle est retombée à 79 25, elle est restée à 80 40, elle a varié à terme de 78 90 à 80 70, elle est restée à 80 70.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 104 50 à 106, elle est restée à 105, elle a varié à terme de 104 50 à 105 30, elle est restée à 105 30.

La Banque de France a monté de 2,800 à 2,820.

Le Nord a monté de 812 50 à 845 et est resté à 837 50.

Strasbourg a monté de 740 à 770 et est resté à 765.

Lyon a monté de 840 à 870 et est resté à 867 50.

Orléans a monté de 980 à 1,005 et a fermé à 997 50.

Rouen a monté 975 à 995 et est resté à 988 75.

Le Havre s'est tenu à 490.

Bâle a monté de 335 à 347 50.

Avignon a monté de 705 à 740 et est resté à 728 75.

L'Ouest a varié de 665 à 675.

Cherbourg a monté de 580 à 610 et il est resté à 607 50.

Bordeaux à Cette a monté de 517 50 à 562 50.

Saint-Germain a varié de 1,340 à 1,360.

Versailles a fléchi de 335 à 330.

Montereau a fléchi de 270 à 265.

Saint-Dizier a varié de 495 à 500.

Dijon a varié de 507 50 à 520.

Samedi. — Les cours se sont d'abord raffermis. Il y avait quelques achats importants sur la rente et sur les chemins de fer. Cependant à la clôture, les cours étaient plus faibles. Une partie de la hausse avait été effacée. Le 3 0/0 a fait 80 60, et est resté à 80 20 au comptant, et à 80 10 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié, au comptant, de 105 20 à 105 95, et, à terme, de 105 30 à 104 70. La Banque de France se tenait à 2,800; la Banque foncière, de 740 à 755; les obligations foncières, de 1,110 à 1,105; le Crédit mobilier, de 780 à 750; les actions du Nord, de 845 à 832 50; Strasbourg, de 767 50 à 757 50; Lyon, de 870 à 860; Orléans, de 1,005 à 998 75. Rouen était à 795; le Havre, à 490; Bâle, de 345 à 342 50; Avignon, de 745 à 735; le Midi, de 560 à 557 50; Cherbourg, de 610 à 607 50; Dijon, à 507 50; Dieppe, de 330 à 325; Saint-Germain, à 1,340; Versailles (r. g.), à 335; Gray, à 500; Montereau, à 270.

Lundi. — Une nouvelle panique s'est emparée de la bourse. Toutes les valeurs ont été continuellement offertes et elles sont restées à leurs plus bas cours. Les principales ventes de chemins de fer avaient lieu pour le compte des capitalistes anglais. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 à 79 70; le 4 1/2 0/0 de 40 à 104 85 au comptant; la Banque a fait 2,800; le Crédit foncier, 745 à 750; les obligations foncières 1,115 à 1,110; le Crédit mobilier, 725 à 735. Le Nord a fléchi de 13 75 à 821 25; Strasbourg, de 7 50 à 750; Lyon, de 12 50 à 837 50; Orléans, de 6 25 à 992 50; Rouen, de 10 à 985. Bâle s'est tenu à 342 50; l'Ouest, à 670; Dijon, à 507 50; Gray à 500. Le Nord a monté de 250 à 560. Cherbourg a fléchi de 50 à 609 50.

Mardi. — Une lutte assez vive a eu lieu pendant toute la bourse. Les baissiers ont maintenu leur terrain et ont empêché les cours de se relever. Mais ils ont encore augmenté le découvert. Le 3 0/0 a varié de 79 80 à 79 70; le 4 1/2 0/0, de 104 80 à 104 55. La Banque a fait 2,890. Le Nord a varié de 827 50 à 827 75; Lyon, de 855 à 847 50; Strasbourg, de 752 50 à 750; Orléans, de 995 à 992 50; Rouen, de 990 à 985. Le Havre était à 490; Bâle, à 342 50; Avignon, de 730 à 727 50; Cherbourg, de 605 à 602 50; Bordeaux à Cette, de 552 à 560; Dieppe, de 325 à 327 50. Saint-Germain a fait 1,350; Versailles, 332 50; Gray, 500; Dijon, 507 50. La Banque foncière a varié de 745 à 750; les obligations foncières, de 1,115 à 1,112 50; le Crédit mobilier, de 740 à 735.

Mercredi. — La bourse a été bonne; toutes les valeurs se sont raffermies et sont restées en hausse. Les vendeurs de primes commencent à redouter sérieusement le moment de la liquidation. Si la rente se soutenait de 80 50 à 81, toutes les primes seraient levées. Le 3 0/0 a monté de 50 à 80 20; le 4 1/2 0/0, de 30 à 104 80. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Nord a monté de 875 à 831 25; Strasbourg, de 12 50 à 760, Lyon, de 15 à 860; Avignon, de 10 à 727 50; Orléans, de 7 50 à 777 50; Rouen, de 11 25 à 990; Bâle, de 2 50 à 355; Cherbourg, de 7 50 à 607 50; Bordeaux à Cette, de 5 à 560. Versailles (rive gauche) a fait 330; Montereau, 265; Dieppe, 325; le Havre, 490.

Les actions du Crédit mobilier ont monté de 22 50 à 737 50. Le Crédit foncier a fléchi de 50 à 750. Les obligations foncières ont fait de 1,110 à 1,108 25.

Jeudi. — La hausse a continué malgré les efforts des vendeurs de primes pour l'arrêter. Les chemins étaient recherchés comme la rente. Le 3 0/0 a monté de 20 c. à 80 40; le 4 1/2 0/0, de 20 à 105. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a monté de 20 à 750. Les obligations foncières se sont tenues à 1,108 75. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 735. Le Nord a monté de 6 27 à 837 50; Strasbourg, de 5 à 767; Lyon, de 7 50 à 867 50; Avignon, de 1 25 à 720 75; Lorient, de 5 à 675; Cherbourg, de 2 50 à 607 50; le Midi, de 2 50 à 562 50; Bâle, de 2 50 à 347 50. Orléans s'est tenu à 997 50. Rouen a fléchi de 1 25 à 788 75; Versailles (r. d.) a fait 334; Gray, 500; Dijon, 520; Dieppe, 327 50; Montereau, 265.

Vendredi. — Le début de la bourse a été ferme et en hausse, mais les cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs sont restées en baisse. Le 3 0/0 a varié de 89 80 à 80 25; le 4 1/2, de 105 25 à 105 20. La Banque a fait 2,820 à 2,810, le Nord, de 841 25 à 835; Strasbourg, de 770 à 761 29; Lyon, de 870 à 860; Orléans, de 1,000 à 995; Rouen, de 990 à 980; Bâle, de 348 75 à 347 50, Avignon a fait 7 30; Cherbourg, 605; Bordeaux, 560.

J. Mats.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
710	918¹	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. an au.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	21 fr. p. 6 m.(2)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	88	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 6 m.(2)	sept. 1851	Rouen au Havre
tout.	51	94	24,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	35	99	12,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	98	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
148	»	99	54,000	500	250	8 fr. 25 p. 6 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	9,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1302	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
527	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	138	99	34,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
383	913	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	98	40,000	500	tout.	néant.	»	Monter. à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	55,200	500	100	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	5,200	5,000	tout.	250 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	325 fr. p. 1 an.	janv. 1852	D° (2) d'industrie
»	»	99	80,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditerr.
»	750	92	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	98	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	18,000	1,000	tout.	28 fr. 10 par an.	nov. 1852	Naples à Castellam.re
tout.	50	90	9,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 22 au 28 janvier 1853.

Noms	22 comp.	22 terme	24 comp.	24 terme	25 comp.	25 terme	26 comp.	26 terme	27 comp.	27 terme	28 comp.	28 terme
Nord	823 50	832 50	821 25	821 25	822 50	822 50	831 25	830 »	837 50	840 »	835 »	835 »
Paris à Rouen	995 »	995 »	985 »	990 »	978 75	980 »	990 »	990 »	988 75	»	980 »	985 »
Rouen au Havre	490 »	500 »	490 »	490 »	480 »	485 »	420 »	»	»	490 »	480 »	485 »
Dieppe et Fécamp	325 »	»	327 50	»	325 »	»	325 »	»	327 50	»	325 »	»
Caen et Cherbourg	607 50	607 50	602 50	602 50	600 »	600 »	607 50	609 »	607 50	607 50	605 »	602 50
St-Germain	1240 »	1310 »	1330 »	»	1340 »	»	»	1340 »	»	»	»	»
Versailles (r. g.)	330 »	335 »	332 50	»	332 50	330 »	330 »	»	330 »	»	330 »	»
Ouest	»	670 »	670 »	667 50	670 »	»	670 »	665 »	675 »	675 »	675 »	670 »
Paris à Sceaux	»	»	»	»	140 »	»	»	»	135 »	»	»	»
Cie d'Orléans	998 75	995 »	992 50	990 »	990 »	990 »	997 50	997 50	997 50	997 50	992 »	997 50
Paris à Strasbourg	757 50	755 »	750 »	750 »	747 50	747 50	760 »	760 »	763 »	770 »	761 25	760 »
Strasbourg à Bâle	342 50	345 »	342 50	341 25	342 50	350 »	345 »	345 »	347 50	349 »	347 50	»
Blesme à Gray	500 »	500 »	500 »	497 50	497 50	497 50	500 »	»	500 »	»	500 »	»
Paris à Lyon	880 »	860 »	847 50	847 50	848 »	847 50	860 »	850 »	867 50	870 »	863 »	861 25
Monter. à Troyes	270 »	»	270 »	»	275 »	»	265 »	»	265 »	»	260 »	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	307 50	310 »	307 50	»	312 50	315 »	»	312 »	320 »	325 »	320 »	325 »
St-Étienne à Lyon	6000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
D° (2) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	735 »	737 50	727 50	722 50	747 50	728 50	727 50	730 »	728 75	730 »	730 »	735 »
Chemins du Midi	537 50	560 »	560 »	555 »	555 »	552 50	560 »	560 »	552 50	562 50	560 »	560 »
Bordea. à La Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellam.re	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 20	80 10	79 70	79 70	79 70	79 65	80 20	80 25	80 40	80 70	80 25	80 30
Rentes 4 1/2 0/0	101 95	104 70	104 55	104 50	105 50	104 70	104 80	105 »	105 »	105 30	105 50	104 80
Banque de France	2800 »	»	2800 »	»	2820 »	»	2820 »	»	2820 »	»	2810 »	»
Crédit mobilier	730 »	»	799 »	785 »	715 »	718 »	737 50	730 »	785 »	740 »	737 50	723 »
Comptoir national	595 »	»	690 »	»	680 »	»	680 »	»	660 »	»	655 »	»
Banque foncière	750 »	»	750 »	750 »	742 »	740 »	740 »	745 »	750 »	745 »	747 50	750 »
D° Obligations (Cert.)	1105 »	»	1110 »	»	1107 50	»	1108 75	»	1108 75	»	1107 50	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 22 au 28 janvier 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	22	24	25	26	27	28
1854.	150,000	75 ans.	253	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	368 »	365 »	364 50	365 »	369 »	366 »
D°	80,000	50 —	1,020	1250	52	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1137 »	1145 »	»	1142 »	1150 »	»
1852.	60,000	99 —	333	625	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	545 »	545 »	545 »	550 »	550 »	547 50
1852.	102,333	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelles 3 0/0	»	360 »	355 »	»	358 25	352 50
D°	3,300	99 —	1,000	1,250	35	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
D°	50,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	570 »	570 »	570 »	570 »	570 »	570 »
1849.	11,431	48 —	1,125	1,250	25	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1110 »	»	1110 »	»	»	»
D°	6,201	48 —	1,250	1,250	25	»	D° D°	Versailles (rive droite)	1115 »	1110 »	»	»	»	»
1852.	4,405	50 —	1,000	1,250	25	»	D° D°	Ouest	»	1105 »	»	1110 »	1115 »	1100 »
1842.	7,218	21 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	D° D°	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D°	8,838	47 —	1,125	1,250	25	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	»	1140 »	»	»	1145 »	1140 »
1848.	12,238	53 —	750	1,250	25	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	»
1852.	150,000	99 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelles 1852	283 »	283 75	282 50	280 »	280 »	282 50
1845.	3 537	75 —	1,000	1,250	20	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	940 »	»	»	945 »
1847.	4,968	99 —	1,000	1,250	25	»	D° D°	D° Nouvelles	»	1125 »	»	»	»	»
1848.	15,000	75 —	1,000	1,250	25	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	»	»	1070 »	1070 »	»	»
1849	5,000	87 —	900	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	1210 »	»	1210 »	»	1210 »	1210 »
1843.	8,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1853.	20,000	50 —	500	625	12 50	D°	»	D° Nouvelles	»	»	540 »	540 »	»	540 »
1841.	4,000	» —	500	300	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 21 au 27 janvier. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes	21	22	24	25	26	27
Nord	787 50 à 800 »	800 » à 827 50	806 25 à 818 75	806 25 à 818 75	850 25 à 868 72	831 25 à 843 75
Paris à Strasbourg	712 50 à 710 »	743 75 à 736 25	737 50 à 740 »	727 50 à 732 50	737 50 à 762 50	762 50 à 760 »
Cie d'Orléans	900 » à 950 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »
Paris à Rouen	925 » à 975 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	950 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »
Rouen au Havre	425 » à 475 »	487 50 à 512 50	487 50 à 512 50	475 » à 487 50	475 » à 500 »	475 » à 500 »
Lyon	827 50 à 825 »	850 » à 847 50	847 50 à 850 »	835 » à 837 50	847 50 à 852 50	850 » à 838 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

Derniers cours des actions de sociétés industrielles.

O Offert. D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Bechet, Dethomas et Ce.	500	925 »	Montchanin ...charb.	3000	»	Gaz de Bayonne	»	510 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	48 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1175	Azincourt ...charb.	1/1 500	800	— de Wazemmes	500	450	Sécurité ...mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	155 »	Seyssel (français) ...Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde ...mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise ...canal.	1000	825	D° (anglais) ...Asph.	100	»	— — 2e série	100	43 »	Chambre d'assur. ...mar.	5000	15 0/0 b
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes ...Asph.	1000	400	— de Besançon	440	525 »	Vigie ...mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée ...canal.	3000	8300	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan ...mar.	5000	25 0/0 b
Bourgogne ...canal.	1000	1039	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4550 »	— de Versailles	500	329	Nationale ...Inc.	5000	110 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1000	Maubeuge (Nord) ... Forg.	1,0 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale ...Inc.	5000	170 0/0 b.
Tenez ...(cuivre).	100	100	Alais ... Forg.	3000	1750	Messageries Nationales.	10000	10000	Union ...Inc.	5000	38 0/0 b.
Vieille-Montagne ... (zinc).	1000	930 »	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	525	— Gaillard	1000	885	France ...Inc.	5000	35 0/0 b.
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	500	— act. libér.	500	535	Gondoles parisiennes	80	172 50	Phénix ...Inc.	4000	3400 »
Stolberg ... (zinc).	750	870	Valentin-Coq ... Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2400	Providence ...Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ...cuivre.	100	65	Soc. Cail et Ce ... Usine.	1000	1175	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine ...Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy ...charb.	1000	1350	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Favorites ...Omnibus.	500	1800	Confiance ...Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe ...charb.	1000	1380	Télégraphe sous-marin	25	30 ex-d.	Hirondelles ..Omnibus.	1000	850	Soleil ...Inc.	5000	62 0/0 b.
Chazotte ...charb.	1/3520	400	Gaz anglais... (Paris)	2500	6900 »	Orléanaises ...Omnibus.	1000	760	Nationale ...Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	»	— français... (Dito)	500	1330 »	Tricycles ...Omnibus.	500	460	Générale ...Vie.	7500	32 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud) ...charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén. ..Pet. V.	500	930 »	Union ...Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire ...charb.	1/83049	640 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4300 »	Désirées. ...Pet. voit.	500	210 »	Glaces d'Oignies...Belg.	1000	1820 »
Grand'Combe ...charb.			— de Belleville libéré	500	1100 »	Lutéciennes. .Pet. voit.	500	835 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flenu ...charb.	1000	130	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides ...Pet. voit.	500	532 50	Docks	250	215
Long-pendu ...charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	950 »	Générale. ...Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	840
Epinac ...charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ...mar.	5000	40 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	622 50
Haute-Loire ...charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ...mar.	5000	21/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	108 75

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 613. 12e ANNÉE. — N° 6 SAMEDI 5 FÉVRIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

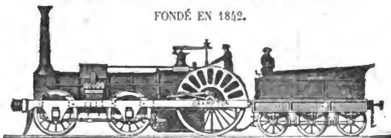
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Les actions de chemins de fer en 1853.

A chaque fluctuation un peu sensible que subissent les actions de chemins de fer, nous sommes assaillis de questions.

Le mouvement a-t-il été en hausse ? Chacun nous demande si la hausse continuera, ou s'il serait sage de vendre. Dans le cas contraire, les porteurs d'actions sont effrayés, et sont prêts à écouler leurs actions sans s'informer si l'affaire est bonne ou mauvaise ; le cours de la cote est le régulateur de leur opinion. Véritablement la facilité de réaliser les valeurs mobilières cesserait d'être un avantage, si l'on ne considérait que l'effroi qui s'empare des actionnaires à la plus légère apparence de baisse.

Si les chemins de fer n'étaient pas des entreprises de très-grande utilité publique, si l'Etat n'était pas engagé dans les unes par des subventions, dans les autres par une garantie d'intérêt; si, en un mot, les chemins de fer étaient des entreprises purement privées sur lesquelles nul contrôle ne serait exercé; si, de plus, les chemins étaient exploités dans le mystère, si le public et les actionnaires n'étaient pas chaque jour au courant de leur progrès, nous comprendrions que les variations dans les prix pussent exercer une influence et jeter l'inquiétude dans l'esprit des actionnaires; mais quand, au contraire, on connaît l'intérêt de l'Etat au développement des chemins de fer, sa bienveillance pour les compagnies, quand, chaque semaine, un progrès sensible dans les recettes fait prévoir des dividendes inespérés, se préoccuper, se tourmenter, dès qu'il y a une baisse de 30 ou 50 fr. par action, quand cette baisse est évidemment le résultat d'une situation de place, c'est se montrer peu judicieux.

Si les porteurs d'actions de chemins de fer, au lieu de se borner à consulter la cote pour juger du mérite d'une valeur, étudiaient les conditions faites à chaque Compagnie, les éléments de prospérité qu'elles renferment, s'ils se rendaient compte des recettes et des probabilités de revenu, ils seraient peu influencés par les variations qui ne se justifient par aucune cause spéciale aux chemins de fer.

Il y a quelques mois, les actions du Nord ont atteint 970 fr. Alors les recettes faisaient présager pour 1852 un revenu de 42 f. Nous croyons que, grâce aux recettes considérables qui ont eu lieu dans les dernières semaines de l'exercice 1852, le revenu atteindra 43 à 44 fr. — Pour l'année 1853, la progression des recettes dépasse toutes les prévisions; nul ne doute que le dividende ne dépasse 50 fr., et cependant, les actions ne se négocient plus qu'à 820 fr. : c'est donc une baisse de 150 fr.

Les actions du chemin de Paris à Strasbourg s'étaient nivelées avec les actions du Nord et se négociaient à 950 francs. Les recettes pour 1853 assurent un produit brut de plus de 21 millions, et par conséquent 40 à 45 fr. par action ; cependant les actions sont tombées à 740 fr., ce qui représente une baisse de 210 fr. par action.

Nous le demandons, cela est-il raisonnable, et les actionnaires qui, au cours du jours, vendent leurs titres, ne sont-ils pas blâmables ?

Mais ce qui est plus incompréhensible encore, c'est que nous sommes entrés dans le semestre des dividendes les plus élevés. Ainsi le Rouen vient de distribuer 29 fr. par action, le chemin du Nord aura à payer à ses actionnaires, le 1er juillet prochain, 26 à 28 fr.; le chemin de Strasbourg va payer un dividende en avril prochain.

Le chemin d'Orléans va répartir dans le même mois la plus grande partie du dividende de 1852.

Ainsi, le présent et l'avenir, tout est favorable aux chemins de fer, et cependant le prix des actions ne s'améliore pas. Il est évident que cette situation ne peut longtemps se prolonger, et que, sous peu, il y aura une reprise très-sensible. — Cependant, nous ne saurions trop le recommander à nos lecteurs, si aux prix actuels, il y a, *dans l'avenir*, des bénéfices considérables à réaliser pour les actionnaires sérieux, qui ont leurs titres en portefeuille ou leur argent en caisse, il n'en saurait être de même pour ceux qui compteraient sur une hausse immédiate, et qui ne seraient pas en mesure de prendre livraison des titres qu'ils auraient achetés. Pour ceux-ci, nous leur conseillons de s'abstenir, car, si la hausse que nous prévoyons n'était pas immédiate, ils auraient encore des mécomptes à essuyer.

J. MIRÈS.

Société du Crédit mobilier.

Dans notre dernier numéro, nous avons énuméré les diverses critiques dont la Société du Crédit mobilier a été l'objet, et démontré combien elles étaient peu fondées; nous avons fait connaître les résultats déjà obtenus par la Société, malgré l'exiguïté de la portion réalisée de son capital et les difficultés inhérentes à toute création nouvelle, soit comme institution, soit comme exécution. La liquidation du 31 janvier a été pour la Société du

Crédit mobilier une occasion qu'elle n'a pas laissé échapper, de montrer quels services elle peut rendre à l'État et au crédit public. On sait que l'élévation des reports pendant plusieurs mois avait attiré les grands capitalistes, qui, pour faire des reports, avaient emprunté à la Banque de France des sommes considérables sur dépôts de rentes. Il était facile de prévoir que le jour où le prix des reports s'affaiblirait, les rentes déposées à la Banque seraient retirées, mais personne ne pouvait supposer que ces mêmes rentes seraient brutalement jetées sur le marché.

C'est cependant ce qui est arrivé, et si la Société du Crédit mobilier n'eût paré le coup qui menaçait la place, à l'aide de ses capitaux, la liquidation du 31 janvier eût pu devenir l'origine d'une crise dont il eût été bien difficile de limiter les conséquences. Nous n'entendons nullement critiquer les grands capitalistes. Ils sont parfaitement libres de faire des valeurs qu'ils ont entre les mains l'usage que bon leur semble; mais nous constatons qu'ils n'ont pas atteint, à la liquidation du 31 janvier, le but qu'ils s'étaient proposé par leur livraison de titres, puisque la rente et les chemins de fer ont bientôt, à peu de chose près, repris leur niveau. Nous ajoutons que c'est au Crédit mobilier que revient l'honneur d'un résultat aussi essentiel pour le crédit public et pour la masse des intérêts privés. C'est là ce qui explique l'opposition faite au Crédit mobilier.

Ce n'est pas seulement le crédit public, l'Etat et les particuliers qui profitent de l'intervention de la Société du Crédit mobilier, c'est encore et particulièrement la Banque de France. Une crise en ce moment, lorsque, par suite du déclassement des valeurs, le portefeuille de la Banque se compose en grande partie d'effets publics et de titres de chemins de fer, une crise en un tel moment eût été en effet fâcheuse. Aussi ne peut-on savoir trop de gré à la Société du Crédit mobilier des efforts incessants qu'elle fait pour maintenir les cours et éviter ces brusques fluctuations dans le taux des fonds publics, sans exemple en Angleterre et en Allemagne.

Dans cette campagne, véritablement d'utilité publique, entreprise par la Société du Crédit mobilier, les intérêts des actionnaires, loin de péricliter, ont été au contraire admirablement servis.

En se rendant utile, nécessaire même au crédit public, la Société du Crédit mobilier acquiert des droits à la gratitude de l'Etat, et se prépare ainsi des avantages et des facilités dont bénéficieront ses actionnaires. Désormais, il ne se fera plus une grande entreprise de travaux publics ou un emprunt, sans le concours ou l'appui de la Société du Crédit mobilier. Grâce à ce concours, les petits capitalistes, qui n'entraient jamais dans les grandes affaires qu'en payant une prime énorme aux grands capitalistes, pourront, comme porteurs d'actions du Crédit mobilier, avoir au pair des valeurs qu'ils auraient payées 10, 20 et 30 0/0 de prime, sans le passeport du Crédit mobilier. Si, par exemple, la magnifique affaire de Paris à Lyon eût été concédée actuellement, évidemment la Société du Crédit mobilier en aurait souscrit les actions au pair, et les aurait distribuées aux mêmes conditions à ses actionnaires. C'est ainsi qu'il en a été pour les obligations du Crédit foncier, émises à 1,000 fr. et qui valent aujourd'hui 1,100 fr. La Société du Crédit mobilier, en donnant à ses actionnaires les obligations du Crédit foncier au pair, les a fait bénéficier d'une prime de 100 fr. qui représente un dividende déjà touché de 33 fr. 33 c. par action du Crédit mobilier. De plus, la Société a conservé 13,334 obligations qui représentent, à l'heure qu'il est, un bénéfice de 1,333,400 fr., et garantissent déjà un dividende de près de 5 0/0 du capital effectif.

Si l'on considère que les résultats obtenus par la Société du Crédit mobilier l'ont été en moins de trois mois, dans les conditions les plus défavorables, lorsque les valeurs avaient déjà atteint de très-hauts prix, on se fera une idée de l'immense avenir réservé à cette Société, qui n'a encore fait aucun usage des ressources considérables et exceptionnelles dont elle peut disposer, et qui est l'intermédiaire obligé et désintéressé entre les grandes affaires et ses actionnaires.

J. Mirès

Fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest.

Le Conseil d'administration du chemin de Rouen, dans son rapport lu à l'assemblée générale, rappelle qu'une commission est nommée pour examiner la question de fusion entre les Compagnies du Havre, de l'Ouest et de Cherbourg. En attendant cette décision, nous devons faire connaître la constitution d'une Compagnie qui se forme pour relier Granville avec le chemin de l'Ouest. Déjà le Conseil général de la Manche a voté une subvention d'*un million*, celui du Calvados 500,000 fr., celui de l'Orne a voté la souscription de 4,000 actions pour le prolongement dudit chemin par l'Aigle, Conches, Evreux.

Le projet de fusion des lignes de l'Ouest et de la Normandie a mis un temps d'arrêt à ce projet ; mais il est positif que si ces Compagnies ne fusionnaient pas, la soumission serait immédiatement déposée.

Nous soumettons cette situation aux délégués chargés d'examiner la question de fusion, et nous appelons la sérieuse attention de la Compagnie de Cherbourg, qui est plus particulièrement intéressée à ce projet, puisque les soumissionnaires préféreraient l'embranchement sur la ligne de l'Ouest, à celui sur le chemin de Cherbourg.

J. Mirès.

Situation financière.

RÉSULTATS DE L'ÉLÉVATION DU TAUX DE L'INTÉRÊT PAR LA BANQUE D'ANGLETERRE. — PRIX DES GRAINS.

Il n'a pas fallu plus d'une semaine pour réaliser les prévisions contenues dans notre dernier numéro.

Nous disions que la Banque d'Angleterre ne tarderait pas à voir le numéraire revenir dans ses caisses et son portefeuille se vider sous l'influence de l'élévation du taux de l'escompte.

Nous ajoutions que l'état des récoltes et les existences de grains et farines ne permettaient pas de craindre une insuffisance d'approvisionnement de nature à déterminer de grandes importations de blés étrangers, et par suite de grands envois d'argent au dehors, soit de la part de l'Angleterre, soit de la nôtre. — Le journal anglais qui s'est fait l'approbateur et le conseiller de la malencontreuse mesure prise par le Conseil des Directeurs, l'*Economist*, nous donne lui-même complétement gain de cause sur une partie de nos affirmations ; l'autre nous est fournie par le Bulletin mensuel du prix moyen de l'hectolitre de froment publié par le *Moniteur* le 1er de ce mois.

Commençons par faire les honneurs de nos colonnes aux faits relatifs à l'Angleterre.

L'encaisse de la Banque d'Angleterre s'est élevé la semaine dernière de. .	6,410,300
Les dépôts en compte courant se sont augmentés de . . .	11,085,975
La circulation des billets a diminué de	6,661,575
Le portefeuille a diminué de.	679,800
La réserve a augmenté de . .	11,115,175

En même temps le change sur Paris et sur Saint-Pétersbourg s'est amélioré, le cours des consolidés s'est relevé ; l'*Economist* lui-même le constate.

Si nous n'avions à tirer de ces faits que la vaine satisfaction de les avoir prévus, nous les eussions passés sous silence ; mais ils ont par eux-mêmes une valeur propre qu'il ne nous est pas permis de négliger.

Les meneurs anglais ont eu un but qu'ils ne prennent pas la peine de nier, celui d'éloigner les capitaux de leurs compatriotes des placements sur valeurs françaises. Ce but a été atteint au moyen de la panique artificielle qui a été produite ; mais, loin que nous ayons à en souffrir, nous ne pouvons, au contraire, qu'y gagner beaucoup. La précipitation que les Anglais ont mise à vendre leurs actions françaises en a réduit les cours au point de nous permettre de les racheter à d'excellentes conditions, c'est-à-dire sur le pied de revenus certains de 5 1/2 à 6 0/0 : témoin les actions du Nord et de Strasbourg. Ceux qui les ont achetées à ce prix ne les céderont pas aisément à moins d'un bénéfice raisonnable, dont les Anglais devront faire les frais quand ils voudront les reprendre. Les capitalistes anglais ont été trop bien convertis aux principes du *free trade* pour persister longtemps dans une

bouderie contraire à leurs intérêts. Il en est des placements d'argent comme des placements de marchandises : on achète ou on place là où se rencontrent les plus grands avantages. Les Anglais reviendront donc aux actions françaises, même à 5 0/0, même à 4 1/2 0/0 de revenu, attendu que les leurs ne produisent pas plus de 3 à 4 0/0. Cette rentrée, dans un délai que nous ne fixons pas, mais qui ne saurait être long, offre donc une éventualité certaine de hausse sur les cours actuels des bonnes valeurs.

La manœuvre anglaise a trouvé en France des complices habiles et des dupes aveugles. Les habiles sont les spéculateurs à la baisse qui ont jeté dans la foule le cri funèbre de sauve qui peut! qui ont fait abandonner les primes vendues par eux dans les cours les plus bas. Les dupes sont ceux qui ont cru à des causes sérieuses de baisse, qui ont vendu en liquidant des pertes plus ou moins fortes, ou qui ne savent maintenant que faire de leurs capitaux.

Il était bien facile cependant de faire justice de tous les prétendus raisonnements au moyen desquels on essayait de motiver la baisse en en faisant entrevoir une plus forte. Le grand argument des baissiers, le manque de récolte, la nécessité de grands achats au dehors faute d'approvisionnements en quantités suffisantes, n'avait aucune base sérieuse, ainsi que *le Moniteur* l'a constaté cette semaine.

Le prix moyen de l'hectolitre de froment, qui était, au 31 décembre 1852, de 18 fr. 11 c., a diminué de 2 c. et est descendu à 18 fr. 9 c. au 31 janvier, au lieu de subir l'augmentation prédite.

Il y a eu baisse de 34 c. par hectolitre sur les marchés régulateurs de Gray, de Saint-Laurent et du Grand-Lemps (Isère);

De 46 c. sur les marchés de Mulhouse et Strasbourg;

De 7 centimes sur les marchés de Bergues, Arras, Roye, Soissons, Paris et *Rouen*, St-Lo, Paimpol, Quimper et Hennebon;

De 30 centimes sur les marchés de Metz, Verdun et Charleville.

La hausse, qui a compensé en partie cette baisse, ne s'est produite que sur les marchés les moins importants; aussi sommes-nous assurés que si la moyenne était calculée, non sur la base du nombre des marchés, mais sur l'importance des affaires, le chiffre serait beaucoup plus bas, c'est-à-dire la baisse plus forte que celle indiquée.

Comme conséquence de ce qui précède, le tarif légal du prix du pain, à Paris, a été réduit à 62 centimes le pain de 2 kilog. de première qualité, et à 48 centimes le pain de deuxième qualité; or, tout le monde sait que le prix du pain ne commence à devenir une préoccupation et une gêne pour les classes ouvrières que lorsqu'il atteint et dépasse la limite de 80 centimes.

Point de craintes, donc, car il n'existe aucun motif plausible d'en concevoir; c'est ce que nous tenions à établir à l'aide des documents officiels et des aveux de nos adversaires eux-mêmes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de l'Ouest.

Paris, le 1er février.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce;

Vu le décret du 27 janvier 1852, qui autorise la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest;

Vu la délibération prise le 6 mai 1852, par l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie;

Vu la loi du 8 juillet 1852, qui concède conditionnellement à la même Compagnie le chemin de fer de Mézidon au Mans, et la délibération du 29 du même mois, par laquelle cette concession a été ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie;

Le Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications proposées aux articles 7, 8, 10, 19 et 20 des statuts de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont approuvées, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 28 janvier 1853, devant Me Mayre et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, Seine-et-Oise, Eure-et-Loir, Sarthe, Mayenne, Ille-et-Vilaine et Orne.

Fait au palais des Tuileries, le 29 janvier 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

F. DE PERSIGNY.

Comité consultatif des chemins de fer.

Nous avons annoncé, dans un de nos derniers numéros, la création d'un comité consultatif des chemins de fer. Nous donnons aujourd'hui la composition de la commission :

Comité consultatif.

MM. le Ministre des travaux publics, *président*.
Rouher, *vice-président*.
Greterin.
Thayer.
Heurtier.
Lemaître.
Legentil.
Sanson-Davilliers.
Boulage.
De Boureuille.
Chatelus.
Le Chatelier.
Pierard.
Busche.
Avril.
Combes.
Piobert.
Mary.
Marechal, *secrétaire*.

Le comité se réunit une fois par semaine.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

L'assemblée généralele semestriel des actionnaires a eu lieu samedi dernier, 29 janvier, au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. de l'Espée, président du Conseil d'administration, et en présence de 174 actionnaires porteurs de 18,625 actions. MM. de Cheppe et Lassence complétaient le bureau en qualité de scrutateurs, M. Sabatier comme secrétaire.

Il résulte du Rapport, lu par M. Thibeaudeau, secrétaire de la Compagnie, que les recettes du 2e semestre de 1852 se sont élevées à 5,573,718 52
et les charges et dépenses à 3,299,699 54

Ce qui laisse un bénéfice de 2,274,018 98
soit 29 fr. par action, après les prélèvements pour l'amortissement, les actions de fondation et la part réservée à la Compagnie de Dieppe dans les bénéfices annuels excédant 45 fr. par action.

Les actions de la Compagnie de Rouen ont touché pour le premier semestre 1852.	21 00
Le dividende du deuxième semestre étant de.	29 00
Le dividende pour l'année est de	50 00

Par suite, le dividende des actions de jouissance se trouve porté pour le deuxième semestre à 16 fr. 50, et pour l'année entière à 25 fr.

Les frais d'exploitation, pendant le dernier semestre, ne se sont élevés qu'à 34 0/0.

Après la lecture du rapport, l'Assemblée a voté à l'unanimité l'approbation des comptes et la fixation du dividende; elle a nommé ensuite M. Th. Edward Moss administrateur, en remplacement de M. John Moss, qui, en raison de son âge et de l'affaiblissement de sa santé, avait donné sa démission. M. John Moss était l'un des fondateurs de la Compagnie de Rouen, et M. Edward Moss, son fils, qui le remplace, est déjà administrateur de la Compagnie du Havre.

Il a été procédé ensuite au tirage de 55 actions de la Compagnie pour l'amortissement du capital social.

Nous publions plus bas le texte du rapport et les numéros des actions sorties au tirage.

Chemin de fer de Rouen.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 29 janvier 1853.

Messieurs,

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMNET.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait au 30 juin dernier à.......... 67,292,495 53

Depuis il a été dépensé...........	128,539 37	
Savoir :		
Différence sur négociation de quarante-six obligations du premier emprunt	5,290 »	
Paiement des terrains de la traversée de la forêt de Saint-Germain et d'une parcelle à Épône	85,070 57	
Etablissement de nouvelles voies de service, croisement de voies et plaques tournantes	28,077 75	
Aménagements aux stations des Batignolles, de Triel, Meulan, Conflans, et Epône.........	8,303 40	
Modifications au matériel roulant, demandées par l'administration des douanes	1,797 65	
Somme égale ..	128,539 37	
Par contre, il vous est rentré, pendant ce semestre, pour revente de terrains et loyers divers...........	31,207 45	
ce qui réduit la dépense du semestre à...............		97,331 92
et porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement, au 31 décembre 1852, à....................		67,389,827 45

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1852, s'élève à 5,573,718 52

Savoir :

Service de la grande vitesse.

564,331 voyageurs	2,784,716 40		
Recettes supplémentaires....	20,869 40		
1,709,079 kil. bagages (excédant)	115,385 95		
1,595,176 Kilog. marchandises.	385,666 25		
Voitures et bestiaux .	29,628 80		
Trains spéciaux	2,043 25		
Service de la poste	102,183 90		
Magasinage.	1,466 60		
Total de la grande vitesse...		3,441,960 25	

Service de la petite vitesse.

175,400 Tonnes de marchandises....	1,837,413 95	
Voitures et bestiaux.	49,289 90	
Magasinage	10,016 20	
Total de la petite vitesse....		1,896,720 05
Total de la grande et de la petite vitesse...........		5,338,680 30

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers..	149,301 95	
Loyers. — Recettes diverses.......	85,736 27	
Total des recettes diverses.		235,038 22
Total général des recettes.		5,573,718 52

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

Juillet............	896,088 85
Août	1,078,106 10
Septembre	1,013,019 70
Octobre............	888,954 50
Novembre..........	736,557 70
Décembre...........	725,953 45
Recettes diverses...	236,038 22
Somme égale....	5,573,718 52

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à 3,299,699 fr. 54 c. savoir :

Charges de l'exploitation.

Intérêts et remboursements des prêts de l'État....	513,094 02	
Intérêts et remboursements des emprunts..........	363,682 50	
Péage à la Compagnie de Saint-Germain	380,740 30	
Loyers..........	19,765 82	
Total des charges de l'exploitation...		1,277,281 82

Impôts et surveillance de l'État.

Impôt du dixième.	98,701 43	
Droit de licence et permis...........	452 45	
Contributions et patentes...........	11,539 36	
Frais de police et de surveillance....	6,000 »	
Total des impôts et frais de surveillance de l'Etat.........		116,693 24

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Administration...	50,000 »	
Personnel.......	425,312 50	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	434,244 71	
Entretien des bâtiments..........	26,404 74	
Traction........	816,151 46	
Entretien du matériel roulant.....	241,074 57	
Entretien du petit matériel et du mobilier	17,658 23	
Eclairage.......	32,917 47	
Chauffage	4,951 71	
Imprimerie	20,675 04	
Papeterie.......	5,387 63	
Habillement et équipement.......	13,183 79	
Frais et articles divers	968 09	
Subventions.....	65,641 50	
Détaxes.........	8,960 45	
Indemnités pour perte d'effets et avaries..........	9,778 45	
Assurances......	15,209 32	
Frais judiciaires.	16,549 45	
Frais généraux..	19,229 57	
Caisse de prévoyance	11,519 10	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation.........		1,905,724 48
Total des charges et dépenses de l'exploitation..............		3,299,699 54

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de	5,573,718 52
et les charges et dépenses de l'exploitation de..................	3,299,699 54
Le bénéfice net est de........	2,274,018 98

à répartir ainsi qu'il suit :

Prélèvement pour l'amortissement (six mois).....	12,500 »	
Aux actionnaires, intérêts de six mois.	900,000 »	
Un 10e de l'exédant (1,361,518 fr. 98 c.) aux actions de fondation..............	136,151 89	
Ensemble à déduire..........		1,048,651 89
Reste.		1,225,367 09
dont 36,000 fr. à attribuer à la Compagnie de Dieppe pour le 10e qui lui revient dans la portion du dividende annuel excédant 45 fr. par action de la Compagnie de Rouen, ci		36,000 »
Reste		1,189,367 09

Il revient aux actionnaires :

Intérêts de six mois..........	900,000 »
Excédant	1,189,367 09
Solde du dernier exercice.....	2,855 74
Total.............	2,092,222 83

soit 29 fr. par action, ce qui laisse un solde de 4,222 fr. 87 c. pour le prochain exercice. Le produit revenant à l'action de capital, pour ce semestre, étant de 29 fr., dans lesquels figurent 12 fr. 50 c. pour intérêt à 5 0/0, le dividende de l'action de jouissance sera 16 fr. 50 c.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.

Pendant les années 1851 et 1852.

RECETTES.

	1851. —	1852. —	Augmentation sur 1851.	Diminution sur 1851.
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	955,377 »	977,294 »	21,917 »	» »
	—	—	—	—
Voyageurs	4,303,000 55	4,763,159 35	460,158 80	» »
Recettes supplémentaires	34,756 15	33,841 80	» »	914 35
Bagages (excédant)	171,354 70	184,274 40	12 919 70	» »
Marchandises	660,481 45	710,500 80	50,019 35	» »
Voitures et bestiaux	46 355 90	48,210 75	1,854 85	» »
Trains spéciaux	262 10	30,643 35	30,383 25	» »
Service de la poste	204,367 80	204,367 80	» »	» »
Magasinage	2,000 30	2,020 45	20 15	» »
Total de la grande vitesse	5,422,578 95	5,977,020 70	555,356 10	914 35
A déduire	....	....	914 35	» »
Reste	....	....	554,441 75	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	299,302 »	346,975 »	47,673 »	» »
	—	—	—	—
Marchandises	3,199,819 80	3,669 270 40	469,450 60	» »
Voitures et bestiaux	66,094 85	88,664 90	22,570 05	» »
Magasinage	8,506 65	15,985 55	7,478 90	» »
Total de la petite vitesse	3,274,421 30	3,773,920 85	490,499 55	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers.	214,704 79	248,592 65	31,087 86	» »
Loyers. — Recettes diverses	151,347 04	149.726 25	» »	1,620 79
Total des recettes diverses	366,051 83	398,518 90	34,087 86	1,620 79
A déduire	....	....	1,620 79	» »
Reste	....	....	32,467 07	» »
Total général des recettes	9,063,052 08	10,149,46045	1,088,913 31	2,535 14
A déduire	....	....	2,535 14	» »
Reste	....	....	1,086,408 37	» »

DÉPENSES.

	1851. —	1852. —	Augmentation sur 1851.	Diminution sur 1851.
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts et remboursement des prêts de l'État	1,026.688 06	1,026,188 13	» »	499 93
Intérêts et remboursement des emprunts	726,975 50	727,347 50	372 »	» »
Intérêts divers	843 40	» »	» »	843 41
Péage à la Compagnie de Saint-Germain	656,779 05	691,142 60	34,363 55	» »
Loyers	43,547 95	39,446 25	» »	4,101 70
Total des charges de l'exploitation	2,454,883 96	2,484,124 48	34,735 55	5,445 03
A déduire	....	....	4,145 03	» »
Reste	....	....	29,290 52	» »
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ETAT.				
Impôt du dixième	151,516 59	170,086 58	18,569 99	» »
Droit de licence et permis	919 78	912 61	» »	7 17
Contributions et patentes	23 942 90	23.539 36	» »	403 54
Frais de police et de surveillance	12,000 »	12,000 »	» »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'Etat.	188,379 27	206,538 55	18,569 99	410 71
A déduire	....	....	410 71	» »
Reste	....	....	18,159 28	» »
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Administration	100.000 »	100.000 »	» »	» »
Personnel	811,066 »	841.556 55	30,490 55	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art.	289,309 33	263,394 55	» »	25,914 78
Entretien des batiments	30,881 08	40,142 87	9,261 79	» »
Traction	1,320,584 75	1,497,839 83	177,255 08	» »
Entretien du matériel roulant	355.372 37	399.877 09	44.504 72	» »
Entretien du petit matériel et du mobilier	24,783 87	35,039 64	10,255 77	» »
Éclairage	63,123 47	63,936 96	813 49	» »
Chauffage	13,317 09	13,167 33	» »	149 76
Imprimerie	32,168 03	36,838 74	4,670 71	» »
Papeterie	11,076 42	10,594 18	» »	482 24
Habillement et équipement	23,340 03	24,842 87	1,502 84	» »
Frais et articles divers	3.858 69	3,835 09	» »	23 60
Subventions	79 761 60	122,223 35	42.458 75	» »
Détaxes	24,493 05	16,867 35	» »	7,625 70
Indemnités pour pertes d'effets et avaries	12.907 10	15,124 48	2,217 38	» »
Assurances	30,554 85	30,670 17	115 32	» »
Frais judiciaires	13,280 88	17,696 66	4.415 78	» »
Frais généraux	43.053 32	33,577 04	» »	9 476 28
Caisse de prévoyance	21 099 46	22,025 64	926 17	» »
Exercices anciens	6 000 »	» »	» »	6,000 »
Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat.	3,310,034 39	3,589,250 38	328 888 35	49,672 36
A déduire	....	....	49,672 36	» »
Reste	....	....	279.215 99	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	5 953,247 62	6,279,913 41	382,193 89	55,578 10
A déduire	....	....	55,578 10	» »
Reste	....	....	326,665 79	» »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Compte de l'Exploitation du 1er Juillet au 31 Décembre 1852.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

564,331	Voyageurs	2,784,716 10	
	Recettes supplémentaires	20,869 40	
1,709,079 kilog.	Bagages (excédant)	115,385 95	
7,585,176 —	Marchandises	385,606 25	
	Voitures et bestiaux	29,628 80	
	Trains spéciaux	2,043 25	
	Service de la poste	102,183 90	
	Magasinage	1,466 60	
	Total de la grande vitesse		3,441,960 25

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

175,400 tonnes,	Marchandises	1,837,413 95	
	Voitures et bestiaux	49,289 90	
	Magasinage	10,016 20	
	Total de la petite vitesse		1,896,720 05
	Total de la grande et de la petite vitesse		5,338,680 30

RECETTES DIVERSES.

Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	149,301 95	
Loyers. — Recettes diverses	85,736 27	
Total des recettes diverses		235,038 22
Total général des recettes		5,573,718 52

DÉPENSES.

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Intérêts et remboursement des prêts de l'État	513,094 02	
Intérêts et remboursement des emprunts	363,682 50	
Péage à la Compagnie de Saint-Germain	380,740 30	
Loyers	19,765 »	
		1,277,281 82

IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

Impôt du dixième	98,701 43	
Droit de licence et permis	452 45	
Contributions et patentes	11,539 36	
Frais de police et de surveillance	6,000 »	
		116,693 24

DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

Administration	50,000 »	
Personnel	425,312 50	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	131,244 71	
Entretien des bâtiments	26,401 74	
Traction	816,151 46	
Entretien du matériel roulant	211,074 57	
Entretien du petit matériel et du mobilier	17,568 23	
Éclairage	32,917 17	
Chauffage	4,951 71	
Imprimerie	20,675 04	
Papeterie	5,387 63	
Habillement et équipement	13,183 79	
Frais et articles divers	968 09	
Subventions	65,641 50	
Détaxes	8,960 45	
Indemnités pour perte d'effets et avaries	9,778 45	
Assurances	15,209 32	
Frais judiciaires	16,549 45	
Frais généraux	19,229 57	
Caisse de prévoyance	11,519 10	
		1,905,724 48
Total des charges et dépenses de l'exploitation		3,299,699 54
Excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation		3,274,018 98
Somme égale		5,573,718 52

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

Compte de l'Établissement au 31 Décembre 1852.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	592,154 86	
Administration, frais généraux	1,083,171 77	
Intérêts des actions	1,590,816 48	
— des obligations	347,176 66	
Négociation des emprunts	177,264 70	
		3,790,584 46
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		5,683,098 13
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Travaux de la ligne	37,144,450 67	
Gares et stations	5,342,215 38	
Traversée de Rouen	6,951,902 57	
		49,438,568 62
MATÉRIEL :		
Matériel fixe	656,923 73	
Matériel roulant	7,362,843 08	
Petit matériel et mobilier	457,909 43	
		8,477,676 24
TOTAL des dépenses		67,389,827 45
Excédant du Capital sur les dépenses		610,172 55
		68,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions	36,000,000 »
1er prêt de l'État	14,000,000 »
2e prêt de l'État	4,000,000 »
1er Emprunt à 4 p. 0/0	6,000,000 »
2e Emprunt à 5 p. 0/0	8,000,000 »
	68,000,000 »

Compte de l'Exploitation au 31 Décembre 1852.

DÉBITEURS.

Caisse, Banque, Portefeuille, Valeurs diverses	5,707,375 01
Obligations du 1er Emprunt 4 p. 0/0	385,000 »
— du 2e — 5 p. 0/0	4,800 »
Magasin et approvisionnements	182,105 63
Trafic à liquider	52,976 76
Immeubles et valeurs appartenant à l'amortissement, Compte ancien	2,268,339 54
Valeurs appartenant à la retenue sur la locomotion	1,776,187 99
	10,436,784 87

CRÉDITEURS.

Excédant du capital sur les dépenses de l'Établissement	610,172 55
Fonds disponibles	1,001,305 51
Amortissement compte ancien	2,268,339 54
Sommes à payer	755,869 26
Dividendes anciens	39,815 48
Intérêts et remboursements des Emprunts	268,069 »
Remboursement du Prêt de l'État (annuité)	812,898 80
Amortissement (compte nouveau)	13,617 »
Retenue sur la locomotion pour détérioration du matériel roulant	1,790,276 66
Bénéfice de l'Exploitation (2e semestre 1852)	2,876,919 99 (1)
	10,436,784 87

(1) Ce compte comprend le solde du dernier exercice.

Le dividende de	29 »
des actions de capital joint à celui de du premier semestre, porte le dividende	21 »
dende de l'année entière à	50 »

par action.

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux seconds semestres de 1851 et 1852.

(*Tableau annexé.*)

Il résulte de cette comparaison que, pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent

une augmentation de	564,551 24
et une diminution de	683 15
ce qui laisse une augmentation nette de	563,868 09

L'augmentation porte sur tous les chapitres de vos recettes, à l'exception de celui des recettes supplémentaires.

Augmentation :

Service de la grande vitesse.	
Voyageurs	277,444 85
Excédant de bagages	10,392 05
Marchandises	42,238 70
Voitures et bestiaux	4,978 85
Trains spéciaux	2,043 25
Magasinage	644 95
Service de la petite vitesse.	
Marchandises	189,741 45
Voitures et bestiaux	12,824 35
Magasinage	5,229 30
Recettes diverses.	
Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	19,997 11
Loyers. — Recettes diverses	2,946 68
Total de l'augmentation	564,551 24
Diminution :	
Recettes supplémentaires	683 15
Augmentation nette	563,868 09

Le nombre des voyageurs s'est élevé, pendant ce semestre, à	564,331
Dans le semestre correspondant, il était de	551,748
ce qui donne, en faveur du dernier exercice, une différence de	12,583

Mais, sous le rapport de la recette, le résultat de ce semestre est bien plus avantageux, en raison de la nature des voyageurs.

Ainsi, vous avez transporté	537,769
voyageurs ordinaires; vous n'en aviez transporté, l'année dernière, que	465,996
Vos transports réguliers se sont donc accrus de	71,773

voyageurs, qui se répartissent ainsi qu'il suit dans les trois classes :

1re classe	12,270
2e classe	20,169
3e classe	39,334

Cette augmentation notable a amélioré vos produits de 492,842 fr. 70 c. Vous n'avez pas eu les transports extraordinaires que l'exposition de Londres et les prix réduits avaient attirés l'année dernière sur votre ligne, et les voyageurs de trains de plaisir ont été bien moins nombreux.

Sur les 84,395 voyageurs extraordinaires du semestre correspondant, l'exposition de Londres compte pour 37,105 et les trains de plaisir pour 47,290. Les voyageurs des trains de plaisir se sont réduits à 26,562

En résumé, malgré la cession d'une cause exceptionnelle de produits, votre recette des voyageurs présente encore une augmentation définitive de 277,444 fr. 85 c.

Les autres éléments du service de la grande vitesse se sont, proportionnellement, améliorés.

Les transports à petite vitesse ont continué le mouvement progressif du premier semestre La marchandise, dont le poids s'est accru de 23,881 tonnes, a produit en plus 189,741 fr. 45. L'amélioration porte tout à la fois sur le parcours direct et intermédiaire, sur la remonte et sur la descente. Le transport des bestiaux présente, sur le semestre correspondant, une augmentation de recette de 34 0/0, et le produit du magasinage a plus que doublé.

Vos recettes diverses vous donnent un surplus de 22,013 fr. 79 c.

Enfin, l'ensemble de vos recettes présente, sur le deuxième semestre de 1851, une augmentation de plus de 11 0/0.

La comparaison des dépenses donne les résultats suivants :

Charges de l'exploitation.

Augmentation :		
Intérêts et remboursement des emprunts		122 »
Péage à la Compagnie de Saint-Germain		14,574 55
Total		14,696 55
Diminution :		
Intérêts et remboursement des prêts de l'État	250 »	
Intérêts divers	813 40	
Loyers	1,969 »	
A déduire		3,026 40
Augmentation nette		11,670 15

Impôts et surveillance par l'État.

Augmentation :	
Impôt du dixième	9,811 74
Contributions et patentes	1,433 36
Total	11,245 10
Diminution :	
Droit de licence et permis	20 14
Augmentation nette	11,224 96

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Augmentation :	
Personnel	15,924 10
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	1,321 59
Entretien des bâtiments	9,163 18
Traction	103,059 15
Entretien du matériel roulant	18,932 74
Entretien du petit matériel et du mobilier	6,150 28
Éclairage	,663 99
Imprimerie	5,209 96
Habillement et équipement	45 64
Subventions	22,367 55
Indemnités pour perte d'effets et avaries	1,189 10
Frais judiciaires	12,958 72
Caisse de prévoyance	1,046 79
Total	198,032 67

Diminution :		
Chauffage	221 21	
Papeterie	260 81	
Frais et articles divers	896 55	
Détaxes	2,430 70	
Assurances	303 38	
Frais généraux	7,953 15	
A déduire		12,065 80
Augmentation nette		185,966 87

Augmentation totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation	223,974 32
Diminution totale à déduire	15,112 34
Augmentation nette sur l'ensemble des charges et dépenses	208,861 98

L'augmentation qui figure dans les charges, porte sur le péage à la Compagnie de Saint-Germain, et résulte exclusivement de l'accroissement du trafic. Il en est de même du surplus dans l'impôt du dixième, qui suit les progrès de la recette des voyageurs. Quant à la différence au chapitre des contributions, elle représente la cote imposable des terrains de la traversée de la forêt de Saint-Germain, dont le règlement avait été suspendu par suite du conflit de propriété qui s'était élevé entre le Domaine et l'ancienne liste civile.

Dans les dépenses proprement dites de l'exploitation, une partie de l'augmentation est la conséquence naturelle et forcée du développement de vos transports, l'autre représente des dépenses qui n'appartiennent pas entièrement au dernier semestre Ainsi, l'augmentation relative à l'entretien de la voie, résulte de la plantation de haies vives ; c'est, à proprement parler, une dépense pour renouvellement de clôtures. La différence sur l'entretien des bâtiments comprend une indemnité que nous avons allouée aux entrepreneurs de l'entretien des bâtiments, qui nous ont fourni la preuve que leur traité d'entretien les constituait en perte. L'augmentation sur l'entretien du petit matériel est le résultat de la répartition que nous avons faite de la somme consacrée au renouvellement des bâches. Enfin, les frais judiciaires se sont accrus du règlement d'honoraires et de frais relatifs aux procès que nous avons soutenus contre les mariniers de la Seine et la Compagnie de Saint-Germain.

Ce ne sont pas là des dépenses propres au dernier exercice. Celles qui lui incombent directement portent sur le personnel, la traction, l'entretien du matériel roulant, l'imprimerie, les subventions et les indemnités pour avaries. Mais ce sont là des frais qui s'expliquent par l'augmentation de 334,742 fr. 65 c. dans vos recettes de grande vitesse, et de 207.794 fr. 80 c. dans celles du service de petite vitesse.

Les économies que nous avons pu réaliser portent sur le chauffage, la papeterie, les frais et articles divers, les détaxes et les frais généraux, et s'élèvent ensemble à 12,065 fr. 80 c.

En résumé, vos frais d'exploitation sont restés à 34 0/0 de la recette, tout en vous donnant une augmentation de plus de 11 0/0 dans vos produits.

Les frais d'exploitation restent, pour l'année entière, à 35 0/0 de vos recettes.

Le chemin de fer de Ceinture, reliant les gares de Rouen, du Nord et de Strasbourg, est ouvert depuis le 15 décembre dernier.

La voie définitive n'est cependant posée que sur un parcours de 4 kilomètres environ, entre la gare des Batignolles et la rue du Nord.

De ce point on communique avec la gare du Nord au moyen d'un raccordement provisoire; les wagons sont remorqués par des chevaux.

Ce service entraine des lenteurs et des dépenses considérables; il y a tout lieu d'espérer qu'au 1er mai 18 3, on pourra communiquer, au moyen de machines, entre les gares de Rouen, du Nord et de Strasbourg.

Le mouvement sur la portion du chemin de fer de Ceinture livrée à la circulation a pris immédiatement une extension considérable ; il n'est pas moindre de 300 tonnes par jour, et parait devoir augmenter encore.

La loi de concession accorde aux Compagnies qui ont contribué à la construction du chemin de fer de Ceinture pour un million, un péage de 5 centimes par tonne et par kilomètre pour toutes les marchandises entrant dans leur gare ou en sortant.

Le montant des péages qui seront ainsi versés cette année (1853) à la Compagnie de Rouen, ne parait pas devoir être inférieur à 25,000 fr.

Il y a donc lieu d'espérer que la Compagnie pourra obtenir un intérêt raisonnable du million qu'elle a consacré à la construction de ce chemin.

Il y a deux ans, nous avons proposé de concourir à l'établissement du Sous-Comptoir des chemins de fer. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que cette coopération a été non-seulement utile à notre industrie en général et aux actionnaires de notre Compagnie en particulier, mais que le capital que vous y avez engagé peut être considéré comme productif, puisqu'il obtient déjà un intérêt de 4 0/0, plus une réserve de 1/2 0/0 prescrite par les statuts. L'ensemble des opérations du Sous-Comptoir s'est élevé, pour cette année, à 80 millions, sans qu'il ait éprouvé la moindre perte.

Nous avons nommé deux délégués pour examiner en commun, avec les Compagnies du Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, la question de fusion des Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest. Cet examen se poursuit avec activité, mais il n'est pas assez avancé pour que nous puissions même vous en faire pressentir le résultat.

Vous comprendrez que, dans cette situation, toute discussion sur le principe ou les moyens d'exécution de cette mesure serait prématurée et pourrait même gêner l'examen que nous poursuivons dans le vif désir d'arriver à la conclusion la plus favorable à vos intérêts. Si, à la suite des travaux de la Commission chargée d'examiner la question de fusion, elle ne devait pas avoir lieu, il y aurait à réaliser l'emprunt nécessaire pour la reprise des annuités précédemment remises à l'État en acquit de ses prêts et dont il a, comme nous l'avons annoncé à la dernière assemblée générale, disposé en faveur de la Compagnie de Caen et de Cherbourg. Nous réaliserons cet emprunt dans les termes et à l'époque les plus favorables aux intérêts de la Compagnie, et il aura pour premier effet l'avantage d'augmenter votre revenu en répartissant sur un plus grand nombre d'années un amortissement qui doit aujourd'hui s'accomplir dans l'espace de 27 ans seulement.

Nous avons le regret de vous annoncer que M. John Moss, l'un des fondateurs du chemin de fer de Rouen, et qui a grandement contribué au succès de votre entreprise par son expérience et son concours, s'est vu dans la nécessité de résigner ses fonctions d'administrateur, en raison de son âge et de l'affaiblissement de sa santé.

Nous avons choisi pour le remplacer son fils, M. Thomas-Edward Moss, administrateur de la Compagnie du Havre. Nous espérons que vous voudrez bien confirmer ce choix, motivé par le souvenir des services que M. John Moss nous a rendus et dont le mérite de M. Thomas-Edward Moss vous garantit la continuation.

Nous vous proposons de fixer à 29 francs le dividende de ce semestre, qui sera, si vous l'approuvez, payé à la Caisse de la Compagnie, à partir du 1er février.

Chemin de fer d'Orléans.

Nous publions à notre pages d'annonces, le résultat du tirage des 509 actions qui a eu lieu le 31 janvier.

Le remboursement se fait à la Compagnie, à partir du 3 février.

Service international.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Ayant vu et examiné le règlement signé, le 14 décembre 1852, par les membres de la commission mixte des transports internationaux, réunie à Paris pour fixer des dispositions communes applicables au transit international par chemins de fer entre la France, la Belgique et les Pays-Bas, règlement dont la teneur suit :

Règlement du service international par chemins de fer entre la France, la Belgique et les Pays-Bas, dans ses rapports avec la douane.

Après avoir achevé la révision des bases d'un projet de règlement, et en attendant que les gouvernements respectifs se soient entendus pour arrêter, s'il y a lieu, une convention définitive, les commissaires à ce dûment autorisés, ainsi qu'ils en ont justifié, déclarent que les dispositions suivantes seront exécutées à partir du 1er février 1853, ou plus tôt, si faire se peut.

CHAPITRE PREMIER.

Convois de marchandises.

Art. 1er. Toutes marchandises placées dans des wagons à coulisses ou sous bâches, dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, seront dispensées de la visite par la douane aux bureaux frontières respectifs, soit à l'entrée, soit à la sortie, tant de nuit que de jour, les dimanches et jours fériés comme tout autre jour, sous les réserves et moyennant les conditions et formalités déterminées aux articles suivants.

Art. 2. Provisoirement, cette dispense ne s'applique qu'aux wagons destinés pour l'une ou l'autres des localités ci-après :

En Belgique : Mons, Bruxelles, Anvers, Gand, Liége, Bruges, Ostende, Courtray, Tournay et Louvain ;

En France : Lille, Valenciennes, Paris, Rouen et le Havre ;

Dans les Pays-Bas : Rotterdam et Amsterdam.

Chacune des parties contractantes étendra successivement cette faculté aux autres points où viendront aboutir les voies ferrées auxquelles le régime du transport international pourra être appliqué.

Art. 3. Tout colis pesant moins de 25 kilogrammes ne pourra être admis dans un wagon à coulisses.

Toutefois, ceux de ces colis qui formeront excédant de charge pourront être placés dans une caisse ou panier, agréés par la douane du lieu et mis sous plomb ou cadenas.

Il ne pourra être ajouté ainsi qu'un panier par convoi et par destination

Art. 4. Chaque administration des douanes respectera les plombs et cadenas apposés par celle de chacun des deux autres Etats, après s'être assurée qu'ils présentent toutes les conditions voulues, et sauf à les compléter, s'il y a lieu. Cette disposition s'applique aux wagons expédiés à l'une des destinations indiquées à l'article 2.

Art. 5. Chaque convoi sera accompagné d'une feuille de route distincte par lieu de destination et d'un modèle uniforme pour les trois Etats.

Cette feuille, préparée par les soins des administrations des chemins de fer, sera soumise au visa des employés des douanes au lieu de chargement. Elle relatera le nombre et le numéro des wagons ; on y joindra les documents présentant toutes les indications prescrites pour les déclarations de douane en détail dans les Etats respectifs.

Art. 6. Chaque convoi sera placé sous l'escorte non interrompue d'employés des douanes, sans autres frais, pour les administrations des chemins de fer, que l'obligation de les placer, soit à l'aller, soit au retour, dans les convois, aussi près que possible des wagons de marchandises.

Art. 7. Les employés d'escorte devront accompagner les trains sur le territoire du pays voisin jusqu'à la première station où il y a un bureau de douane. Ils ne pourront abandonner le convoi qu'après la remise des documents aux employés des douanes dans cette station.

Art. 8. Avant le passage d'un territoire sur un autre, les wagons devront être fermés ou bâchés, de telle sorte que la douane n'ait plus qu'à y apposer les plombs ou cadenas, après s'être assurée du bon conditionnement.

Art. 9. Les cadenas seront de modèle uniforme dans les trois Etats. Les plombs présenteront l'indication du bureau où ils ont été apposés.

CHAPITRE II.

Convois de voyageurs.

Art. 10. La faculté accordée par l'art. 1er aux convois de marchandises de franchir la frontière pendant la nuit et les jours des dimanches et fêtes est étendue aux convois de voyageurs.

Art. 11. Les bagages non visités au bureau frontière seront accompagnés d'une feuille de route et d'un document de douane. Ils seront placés dans des wagons fermés avec plombs ou cadenas, sous l'escorte d'employés des douanes.

Art. 12. Les bagages seront, en général, visités au bureau frontière.

Toutefois, les voyageurs qui se rendent :

De France à Bruxelles par Quiévrain ;

De France à Rotterdam ou Amsterdam par la Belgique, en passant par Quiévrain et Anvers ;

De Belgique à Valenciennes ou Paris par Quiévrain ;

De Belgique à Lille par Mouscron ;

De Belgique à Rotterdam et Amsterdam, par Anvers ;

Des Pays-Bas à Valenciennes ou Paris par la Belgique, en passant par Anvers, Bruxelles et Quiévrain,

Auront la faculté de faire visiter leurs bagages, soit au bureau frontière, à l'entrée dans chaque pays, soit au lieu de destination.

Cette disposition sera successivement éten-

due par chacune des parties contractantes aux autres localités placées sous le régime du présent règlement où le service des douanes le permettra.

Art. 13. Les voyageurs ne pourront conserver avec eux, dans les voitures, aucun colis contenant des marchandises soumises aux droits ou prohibées.

Art. 14. Tous objets passibles de droits, transportés par les convois de voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectue par les convois de marchandises.

CHAPITRE III.

Dispositions générales.

Art. 15. Les départs des trains de marchandises ou de voyageurs expédiés de Belgique sur Paris par l'embranchement de Lille devront être combinés de manière que ces trains puissent être réunis à Douai, point de bifurcation, à ceux qui arrivent sous escorte des Pays-Bas et de Belgique par la voie de Valenciennes.

Art. 16. Une limite est admise, en principe, pour le nombre des convois qui pourront passer journellement les frontières respectives sous le bénéfice de la présente convention. Cette limite pourra être dépassée dans l'intérêt du service des chemins de fer, si les administrations des douanes, chacune en ce qui la concerne, en reconnaissent l'utilité.

Art. 17. A l'arrivée des marchandises au lieu de destination, elles seront déposées dans des bâtiments fournis par les administrations des chemins de fer, agréés par l'administration des douanes et susceptibles d'être fermés. Elles y resteront sous la surveillance non interrompue des employés de cette administration, et en seront enlevées pour la consommation, pour l'entrepôt ou pour le transit, sur une déclaration en détail à faire dans le délai voulu et après l'accomplissement des formalités prescrites.

Les marchandises extraites de ces magasins pour le transit sous le régime du présent règlement ne seront soumises à la visite ni au moment de l'enlèvement, ni à la sortie du territoire.

Le déchargement des wagons s'effectuera immédiatement après l'arrivée des convois.

Art. 18. Dans les stations où il n'y a pas encore de bâtiments se trouvant dans les conditions indiquées à l'article précédent, le déchargement des wagons se fera au plus tard dans le délai de trente-six heures après l'arrivée du convoi, sous peine de perdre le bénéfice du présent règlement.

Art. 19. Les administrations des chemins de fer devront informer, au moins huit jours à l'avance, les administrations des douanes, des changements qu'elles voudront apporter dans les heures de départ, de passage et d'arrivée des trains de jour et de nuit, sous peine d'être tenues de remplir à la frontière toutes les formalités ordinaires de douane.

Art. 20. En principe, la division des convois, lorsqu'elle sera demandée, pourra être accordée aux bureaux frontières jusqu'à concurrence de dix wagons.

En cas de nécessité reconnue par l'employé supérieur des douanes dans la station, une subdivision plus grande pourra être permise aux bureaux frontières ci-après désignés, savoir :

Quiévrain, Mouscron, Anvers pour la Belgique;

Valenciennes et Lille, pour la France.

En ce qui concerne les Pays-Bas, le bureau frontière sera désigné lors de l'achèvement du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep.

Art. 21. Sous les réserves et moyennant les conditions et formalités établies pour l'entrée des convois de marchandises et de voyageurs d'un pays dans l'autre, les mêmes facilités seront accordées aux convois de marchandises dans leur passage à travers le territoire de la Belgique pour aller de France dans les Pays-Bas, et *vice versa*.

Art. 22. Toutes marchandises arrivées à Paris sous le régime du présent règlement seront admises à y rompre charge pour d'autres destinations, sous les conditions suivantes :

1° Les colis compris dans une même déclaration ne pourront recevoir qu'une destination unique, soit la consommation, soit l'entrepôt, soit le transit.

2° La réexpédition à une autre destination devra se faire dans un délai de trente-six heures, sous peine de perdre le bénéfice de ce règlement et de l'envoi d'office de la marchandise à l'entrepôt, aux frais de la Compagnie qui a effectué le transport jusqu'à Paris ;

3° Les locaux de la gare où devront s'accomplir ces opérations seront disposés à cet effet suivant les convenances de la douane et agréés par elle.

Art. 23. Les marchandises et bagages expédiés sous le régime du présent règlement du Hollandsch-Diep à Rotterdam, celles qui continueront leur trajet par chemin de fer sur Amsterdam, et celles expédiées de la même manière de ces deux villes en destination de la Belgique ou de la France par Anvers, jouiront des dispositions qui précèdent, pourvu qu'elles restent dans les mêmes wagons.

Si elles sont retirées de ces wagons pour être transportées ultérieurement par eau, elles seront placées soit dans les caisses ou paniers plombés, soit dans un compartiment spécial du navire, dont les écoutilles seront également scellées de plombs. Ces caisses, paniers et navires devront avoir été agréés par la douane du lieu d'embarquement.

Pour ces transports ainsi fractionnés, il sera remis par l'administration du chemin de fer des feuilles de routes distinctes par lieu de destination, avec les déclarations voulues.

A leur arrivée à Rotterdam ou au Roode-vaart, ces marchandises seront déchargées dans un délai de trente six heures ; sinon, le transport en aura lieu d'office dans les magasins de la douane, aux frais des intéressés et avec perte du bénéfice du présent règlement.

Art. 24. Les douaniers convoyeurs seront admis dans les voitures de deuxième classe des convois de voyageurs, dans les compartiments des gardes des convois de marchandises, et, le cas échéant, dans les bateaux.

Art. 25. Il est bien entendu que, par les présentes dispositions, il n'est dérogé en rien aux lois de chaque pays, en ce qui concerne les pénalités encourues dans les cas de fraude ou de contravention, pas plus qu'à celles qui ont prononcé des prohibitions ou des restrictions en matière d'importation, d'exportation ou de transit, et qu'il reste libre à l'administration des douanes, dans chaque pays, de faire procéder à la vérification des marchandises et aux autres formalités, soit au bureau frontière, soit à la sortie par les ports, s'il existait de graves soupçons de fraude.

Art. 26. Les administrations des douanes, dans les trois Etats, se communiqueront réciproquement les instructions et circulaires adressées à leurs agents, concernant l'exécution des présentes dispositions.

Elles prendront, de concert, les mesures nécessaires pour que les heures de travail des employés des douanes soient mises, autant que possible, en rapport avec les besoins sainement appréciés du service des chemins de fer.

Art. 27. Les Etats dont les chemins de fer aboutissent à ceux auxquels s'applique le régime du présent règlement seront admis à participer au bénéfice de ce régime. Les stipulations de l'une des parties contractantes avec ces Etats seront de plein droit applicables aux deux autres.

Art. 28. Dans le cas où l'une des parties contractantes voudrait faire cesser les effets des dispositions ci-dessus consignées, elle devrait en prévenir les deux autres, au moins six mois à l'avance.

CHAPITRE IV.

Dispositions transitoires.

Art. 29. Provisoirement, jusqu'à l'établissement du chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep, et sous les réserves établies à l'art. 25, les marchandises et les bagages venant de France ou de Belgique sous le régime du présent règlement, expédiés d'Anvers par l'Escaut en destination des Pays-Bas, ou venant des Pays-Bas par la même voie, en destination de la Belgique ou de la France, seront exempts de la visite à la frontière, tant à l'entrée qu'à la sortie de Belgique et des Pays-Bas, sous les conditions suivantes :

1° Les colis devront être plombés ou placés dans des compartiments du navire également scellés de plombs;

2° La déclaration en détail et la levée de documents de douanes restent obligatoires.

Art. 30. Les marchandises et les bagages expédiés conformément aux dispositions de l'art. 29 seront admis, savoir :

1° En ce qui concerne leur entrée des Pays-Bas en Belgique, à jouir du bénéfice du présent règlement pour leur destination ultérieure ;

2° En ce qui concerne leur arrivée dans les Pays-Bas, à être expédiés par l'Escaut jusqu'au lieu de leur destination, partout où il y a un bureau de douane ouvert aux importations par cette voie.

Le présent règlement a été expédié en triple exemplaire, et il en est retiré un par les commissaires de chacune des parties.

Fait à Paris le 14 décembre 1852.

Commissaires pour le Gouvernement français.	Commissaires pour le Gouvernement belge.
Signé Mis DE FERRIÈRE, LE VAYER, LE CHATELIER, DE CLERCQ, BARBIER.	*Signé* CAROLUS, QUOILIN, MASUI.

Commissaires pour le Gouvernement neerlandais.

Signé BOEYE, Baron D'AERSSEN-BEYEREN DE VOSHOL.

Ayant agréable ledit règlement, sur la proposition de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le règlement relatif au transit international par chemins de fer entre la France,

la Belgique et les Pays-Bas, qui a été conclu à Paris, le 14 décembre 1852, est ratifié, et recevra sa pleine et entière exécution, à dater du 1er février prochain.

Art. 2. Notre ministre des affaires étrangères et notre ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 janvier 1853.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau : Par l'Empereur :

Le garde des sceaux ministre secrétaire d'État au département de la justice,

ABBATUCCI.

Le ministre des affaires étrangères,
DROUYN-DE-LHUYS.

Chemin de Ceinture.

La commission municipale de Paris s'est occupée d'une affaire qui présente une véritable importance.

On sait qu'un décret du 17 août dernier a déclaré d'utilité publique l'exécution d'un chemin de fer formant prolongement du chemin de ceinture, et qui, partant de celui de Saint-Germain, dans la commune de Batignolles, se dirigerait sur Auteuil par Neuilly et Passy.

Déterminant les points principaux du parcours, le décret réservait à l'autorité supérieure de fixer, après enquête, le tracé définitif.

L'enquête eut lieu en conséquence. Les communes de Batignolles et de Neuilly traitèrent avec la compagnie concessionnaire, et s'engagèrent à lui fournir des subventions, l'une de 25,000 fr., l'autre de 15,000 fr. Mais en échange de ces avantages, la Compagnie devait établir, à droite et à gauche de la voie ferrée, depuis la rue Cardinet, à Batignolles, jusqu'à l'avenue de Neuilly, près la porte Maillot, un double boulevard de 10 mètres de largeur, offrant aux piétons, aux cavaliers et aux voitures une promenade agréable et pittoresque. En outre, le niveau du chemin de fer se trouvant en contre-bas du sol, des ponts étaient construits en prolongement des voies actuellement existantes; enfin l'avenue de Neuilly et le pavé de Passy n'étaient traversés que par un souterrain.

La commune de Passy se montra moins favorable au projet; elle lui reprochait de priver d'un accès direct au quinconce les propriétés qui, comme Beau-Séjour, s'en seraient trouvées séparées par le chemin de fer, et de couper, en outre, par deux fois, la route de Passy à Auteuil, dite *Allée des Sycomores*. La Compagnie s'offrit à prendre des mesures pour atténuer ces inconvénients, dont elle reconnaissait la réalité, et le tracé paraissait définitivement arrêté, quand l'affaire fut portée à la commission municipale. L'établissement du chemin de fer nécessitait la cession d'environ 4 hectares de terrain dans le bois de Boulogne, et la commission, en consentant à une cession reconnue indispensable, allait profiter de cette occasion pour concilier autant que possible les différents intérêts.

Elle fut frappée tout d'abord des dangers qu'offrait le bruit des trains, lorsque, après avoir traversé l'allée des Sycomores, ils côtoieraient, à quelques mètres seulement d'intervalle, une route des plus fréquentées par les cavaliers et les équipages, et journellement parcourue par des détachements de cavalerie.

Elle pensa de plus, qu'au moyen de concessions de droit de vue ou de sortie sur la partie du bois confinant le mur d'enceinte, vers la plaine d'Auteuil, la ville aurait pu se créer un revenu certain, dont elle se priverait en laissant le chemin de fer sillonner cette portion du bois de Boulogne.

Elle fut ainsi amenée à examiner un contre-projet que la commune de Passy avait déjà mis en avant, et qui consistait à diriger le tracé par la plaine d'Auteuil. Disons tout de suite qu'il y avait là d'insurmontables difficultés; que la dépense se fût augmentée dans une proportion considérable; que les stations n'auraient pu être établies que sur d'énormes remblais; que les voyageurs eussent été les premiers à s'en plaindre, et que les transports d'objets et de marchandises devenaient pour ainsi dire impossibles. En acceptant le tracé, il fallait l'améliorer. Selon nous, la commission municipale l'a fait de la façon la plus heureuse. Voici quel il sera dans son ensemble :

De Batignolles à la porte Maillot, le chemin de fer sera bordé d'un double boulevard, ainsi que nous venons de le dire, et rien ne sera négligé pour l'embellissement de cette nouvelle promenade. Il côtoiera ensuite la route stratégique jusqu'à la Muette, qu'il longera en décrivant une courbe considérable. Il traversera la route des Sycomores, au niveau de laquelle sera établi un pont laissant passage à deux voitures et bordé de larges trottoirs. Il s'en éloignera pour suivre de nouveau la route stratégique; puis, coupant encore une fois le chemin de Passy à Auteuil, dont il conserve le parcours au moyen d'un pont semblable au précédent, il se dirigera sur cette dernière commune par le parc de Montmorency, dont une voie de 12 mètres devra faciliter l'accès.

La ville cède gratuitement à la Compagnie les 4 hectares de terrain qui lui sont nécessaires; c'est une compensation équitable des dépenses qui résulteront de l'établissement du double boulevart. Elle affranchit d'un voisinage dangereux une des routes les plus fréquentées, elle se conserve enfin la libre disposition d'une partie importante du bois de Boulogne. De son côté, la Compagnie renonce à toute demande de subvention nouvelle, et elle s'engage à embellir par des plantations tous les abords de la voie de fer entre la Petite Muette et Auteuil. Tous les intérêts opposés se trouvent ainsi sauvegardés, et nous pensons que la solution dont nous venons d'indiquer les résultats ne trouvera que des approbateurs.

Il en sera de même d'une mesure de moindre importance, et qui consiste à établir des bancs sur le quai d'Orsay entre l'esplanade des Invalides et le Champ-de-Mars. Un crédit de 1,560 fr. a été voté pour cet objet par la commission municipale, sur la proposition de M. le préfet de la Seine.

Nouveau moteur. — Machine à air dilaté d'Erickson.

L'abondance des matières nous oblige à ajourner au prochain numéro d'intéressants détails sur le nouveau moteur à air dilaté du capitaine Erickson, dont l'idée première a été publiée en France il y a plus de 15 ans, par un de nos compatriotes, M. Franchat.

AD. BLAISE (des Vosges).

Situation des chemins espagnols en 1853.

(Fin. Voir le numéro du 29 janvier).

LIGNE DE SÉVILLE A CADIX PAR JEREZ.

En vertu du décret royal du 26 août 1852, cette ligne doit être construite au compte de l'Etat, sur la mise à prix de 3,400,000 réaux par lieue, payables en actions de chemins de fer. Les plans doivent être présentés dans un délai de quatre mois. Six mois après l'approbation de ces plans, le chemin sera mis en adjudication publique, et la construction devra être terminée en trois ans. Ce chemin doit relier la ligne de Jérez, dont nous parlions plus bas, à Séville, par Lebrija, Cabezas-de-don-Juan et Alcala, et l'extrémité de cette même ligne à Cadix, soit par le Trocadero et Puntales, soit par San-Fernando. — Les plans sont terminés, et la députation provinciale de Cadix se met en mesure de subventionner la construction.

Concessionnaire : D. RAFAEL SANCHEZ MENDOZA.
Ingénieur en chef : AB. HEMANS.

DE JÉREZ-DE-LA-FRONTERA AU TROCADERO.

Les travaux de cette ligne, essentiellement destinée à l'exportation des riches productions du pays, sont fort avancés; elle acquerra une nouvelle importance et de nouveaux éléments de prospérité par l'exécution du chemin de fer de Cadix.

Président de la Société : D. RAFAEL RIVERO.
Ingénieur en chef : D. CONSTANTINO ARDANAZ.

III.

LIGNE EN EXPLOITATION.

Ligne d'Aranjuez.

Une ordonnance royale du 9 avril 1845 autorisa conditionnellement D. José de Salamanca à présenter le projet et les soumissions relatifs à la construction de ce chemin, et une cédule royale du 17 décembre de la même année lui en fit la concession définitive. La construction devait être faite en trois ans; mais on terminait à peine les travaux de terrassements, que divers empêchements survinrent, et l'inauguration n'eut lieu qu'en février 1851.

Ce chemin a 48,162 mètres de longueur. Il n'a, pour le moment, qu'une seule voie, mais il est construit pour en recevoir une deuxième dès qu'on la jugera nécessaire. Il dessert les stations de Madrid, Getafe, Pinto, Valdemero, Cien-Pozuelos, la Reina et Aranjuez.

Après avoir décidé la construction de la ligne de la Méditerranée, et de celles de Ciudad-Réal et de l'Andalousie, dont le chemin d'Aranjuez est la tête, le gouvernement décréta, en date du 13 août 1852, l'acquisition de ce dernier chemin par l'Etat, pour la somme de 60,200,000 réaux, à laquelle il était estimé, somme payable en actions de routes et chemins de fer. En conséquence, la propriété et l'exploitation ne sont plus aux mains de l'entreprise que présidait M. Salamanca, et, depuis le 1er janvier 1853, celui-ci reste seul chargé de la ligne, en qualité de fermier, pour la période de cinq ans, et moyennant un fermage annuel de 1,500,000 réaux, stipulé par le susdit décret du 13 août.

Directeur de la ligne : D. JOSÉ DE SALAMANCA.
Sous-directeur, chef du mouvement : D. JUAN DE MENDIOLAGOITIA.
Ingénieur du matériel, de la voie et des travaux : D. MELITON MARTIN BARTOLOME.

Ligne de Barcelone à Mataro.

Ce chemin de fer, concédé postérieurement à celui d'Aranjuez, put être terminé avant celui-ci, et voilà quatre ans qu'il est exploité avec assez d'avantage. Du procès-verbal de l'assemblée qui eut lieu le 20 novembre pour l'examen des opérations du dernier exercice, il résulte que le dividende a été de 6 0/0 ce qui suppose pour chaque action un bénéfice de 20 0/0.

Cette petite ligne a une longueur de 27 kilomètres 1/2, et son importance augmentera par le prolongement à Arenys-del-Mar, dont les travaux vont commencer.

Président du comité de direction : D. Manuel Gibert.

Ligne de Langreo.

Nous étant occupé de cette ligne à l'article des chemins en construction, nous nous bornerons à consigner ici que le premier tronçon, celui de Gijon à Fontaneira, qui a environ 40 kilomètres, a été inauguré le 25 août 1852. Il a essentiellement pour objet le transport des charbons.

Chef de la ligne et directeur des travaux : M. Deligny.

Ligne de Valence au Grao et à Benifayo.

Pour ce qui concerne l'ensemble de la ligne, nous renvoyons le lecteur à l'article des chemins en construction. La portion exploitée comprend un total de 23 1/2 kilomètres, savoir : 3 kilomètres pour le tronçon du Grao à Valence, inauguré le 22 mars 1852; 11 kilomètres 3/4 pour le tronçon de Valence à Silla, inauguré le 24 octobre; enfin, 8 kilomètres 3/4 pour le tronçon de Villa au Benifayo, inauguré le 8 décembre.

Directeur président : D. José Campo.

Chef d'exploitation : D. J. Shepherd.

IV.

COLONIES. — ILE DE CUBA.

Lignes en exploitation.

De la Havane à l'Union, avec embranchements sur Batabano et Guanatay, 184 kilomètres; capital social : 70 millions de reaux.

De Cardenas à Montalvo, 88 2/4 kilomètres; capital : 24 millions de réaux.

Ligne de Jacaro, avec deux embranchements, 56 1/3 kilomètres; capital : 22,700,000 réaux.

De Matanzas à Isabel, 73 2/3 kilomètres; capital, 28,280,000 réaux.

De Matanzas à Coliseo, 38 2/3 kilomètres; capital, 26,040,000 réaux.

De Nuevitas à Porto-Principe, 38 3/4 kilomètres; capital, 10,000,000 réaux. Cette Société s'occupe à prolonger la ligne de 38 kilomètres, qui la compléteront.

De Cuba à Cabre, 14 1/2 kilomètres; capital, 12,400,000 réaux.

De Remedios à Colonia-de-Vives, 4 3/4 kilomètres; capital, 1,640,000 réaux. (Non complété.)

De Cien-Fuegos à Villaclara, 66 kilomètres; capital, 19,400,000 réaux. (Non complété.)

De Regla à Guanabacoa, 4 3/4 kilomètres. Nous ne savons pas quel est le capital. Nous manquons également de renseignements quant au capital et à la longueur de la ligne de la Havane à Matanzas.

En résumé, la colonie possède 601 kilomètres (108 lieues) de chemin de fer qui, si l'on excepte la section de Guignes, laquelle a coûté 2,000,000 de réaux par lieue, coûtent en moyenne 1,200,000 réaux. Les premiers travaux (ligne de la Havane à Guines) datent de 1834.

Le conseil municipal de Vitry-le-François a, par sa délibération en date du 17 décembre 1852, donné son assentiment au tracé direct du chemin de fer des Ardennes qui doit, en partant de Reims, se diriger par Rethel et Mézières sur la frontière belge, et relier la ligne du Nord avec celle de Paris à Strasbourg.

Les travaux du chemin de fer entre Blesme et Saint-Dizier ont été poussé si activement, que, déjà, sur une étendue de 12 kilomètres, il ne reste plus qu'à poser les rails.

Il résulte d'une annonce judiciaire que MM. Alphonse de Rothschild et Gustave de Rothschild, fils de M. le baron James de Rothschild, auront désormais la signature sociale de Rothschild frères, dont la société est prorogée de huit ans, à partir du 30 septembre dernier.

Correspondance.

M. T. A., à Saint-Etienne. — Reçu votre bon et fait votre abonnement. — N° 1, la Compagnie n'a pas encore publié le chiffre exact de ses recettes pour l'année entière; les derniers jours comprennent d'ordinaire des régularisations d'écritures; c'est seulement dans le compte rendu à l'assemblée générale que ce chiffre est énoncé officiellement. Le chiffre provisoire est de 30,050,000 fr. — N° 2, nous publions dans ce numéro la recette des deux semaines.

M. L. W., à Mézières. — Oui.

M. B., à Saint-Quentin. — Nous ne répondons qu'aux lettres signées par nos abonnés.

M. T., à Grenelle. — Même observation; signez votre lettre.

M. V. de F., à Paris. — N°s 1 et 2, oui; l'époque incertaine.

M. G., à Châlon-sur-Saône. — N° 1, avril. — N° 2, non. — N° 3, douteux. — N° 4, en sortir le plus tôt possible.

M. H. D. H., à Amiens. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés directs; voici, pour cette fois seulement, les indications que vous désirez : N° 1, 47 fr. environ. — N° 2, gardez l'une et l'autre valeur. — N° 3, des dividendes, oui; des intérêts, non, puisque le capital est remboursé au pair.

M. L. D., à Arras. — 1er février. — Gardez les trois.

M. A. B., à Genève. — N° 1, oui — N° 2, s'abstenir, quant à présent, sur cette ligne. — N° 3, oui, en cas de reprise générale. — N° 4, bons à prendre et à garder. — N° 5, très-incertain — N° 6, oui. — N° 7, non; les écritures ne sont pas arrêtées, mais la situation est excellente et le dividende prochain sera certainement supérieur à celui qui l'a précédé. — On fait très-peu de cette valeur à notre bourse.

M. N., à Senlis. — Lisez l'annonce contenue dans notre numéro de ce jour.

M. M., à Bayonne. — N° 1, oui, nous n'avons jamais recommandé cette affaire. — N° 2, non. — N° 3, la liquidation des propriétés n'est pas terminée; on peut se défaire des coupons au cours de 17 à 18 fr. tout compris. — N° 4, nous n'avons aucune relation avec la personne qui occupe depuis plus d'un an le poste dont vous parlez. — N° 5, Nord, Strasbourg, Orléans, Midi.

M. L. S., à Nice. — N° 1, Nord. — N° 2, oui. — N° 3, la poste, par lettre *chargée*, en gardant les numéros; nous nous chargeons de ces opérations. — N° 4, vous courrez le risque de payer plus cher ce que vous voulez acheter, sans vendre mieux ce que vous avez.

M. A. D., à Limoges. — N° 1, le revenu probable pour 1852 est de 47 fr. tout compris. — — N° 2, dans le courant de cette année. — N° 3, impossible à déterminer. — N° 4, il y a plus d'avantage à faire cette opération de suite, dans les cours actuels.

M. H. L., à Lille. — N° 1, oui, mais le Crédit mobilier va organiser un service de dépôt plus avantageux. — N° 2, 60 0/0 environ. — N° 3, faire élection de domicile à Paris, souscrire des billets à échéance de 60 jours et un acte de nantissement qui autorise l'exécution ou vente du gage en cas de non paiement. — N° 4, les souscriptions sont personnelles. — N° 5, elle peut être prochaine, mais il est impossible de rien affirmer avec certitude. — N° 6, Nord, Strasbourg, Orléans, Midi, Gray. — N° 7, la moyenne est bonne à faire sur les deux lignes. — N° 8, il n'est pas probable que l'on descende aussi bas avec un revenu de 44 fr. environ pour 1852, et de 50 fr. pour 1853. — *P. S.* Probabilité, mais non certitude; il y a des obstacles personnels. Cela dépend de la situation générale. Chers.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 janvier 1853.

Grande vitesse. — 1,047 voyageurs.....	2,774	61
Petite vitesse........................	13,741	80
Total	16,516	41
Semaine correspondante de 1852.......	19,838	46
Diminution pour 1853.....	3,322	05

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de janvier 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	33,159	15,058 50	281 10	15,339 60
1852.	24,038	10,862 05	213 75	11,075 80
En faveur de 1853.	9,121	4,196 45	67 35	4,263 80

Chemin de fer de Saint-Germain.

Recettes du mois de janvier 1853.

140,157	voyageurs.................	77,409 fr.	20
	Redevances et péage des chemins de Rouen et de l'Ouest.	65,748	95
	Total.....	142,656	15
	Janvier 1852.		
105,918	voyageurs...............	117 312	21
	Augmentation en 1853.		
34,209	voyageurs...............	25,345	94

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1853.

57,483 voyageurs	207,760	95
Bagages, marchandises, etc.	352,416	60
Total	560,216	55

Semaine correspondante de 1852.

56,350 voyageurs	179,727	40
Bagages, march., etc.	287 285	85
Produit total	467,013	25

Recette totale du 1er au 21 janvier.

1853	1,654,198	04
1852	1,347,345	59

Du 22 au 28 janvier 1853.

56,423 voyageurs	198,043	25
Bagages, Marchandises, etc	374,606	58
Total	572,649	83

Semaine correspondante de 1852.

53,879 voyageurs	174,481	90
Bagages, march., etc	268,246	02
Produit total	442,727	92

Recette totale du 1er au 28 janvier.

1853	2,226,847	87
1852	1,790,073	51

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 23 au 29 janvier 1853.

13,147 voyageurs	64,931 fr.	70 c.
Bagages, marchandises, etc	104,595	80
Total de la semaine	169,527	50
Total de l'exercice courant	675,386	30
Semaine correspondante de 1852	145,698	30
Exercice correspondant de 1852	612,034 fr.	60 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 23 au 29 janvier 1853.

7,630 voyageurs	22,081 fr.	15 c.
Bagages, Marchandises, etc	50,036	80
Total de la semaine	72,117	95
Total de l'exercice courant	1,668 922	55
Semaine correspondante de 1852	60,817	25
Total de l'exercice correspondant	1,401,578 fr.	30 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 23 au 29 janvier 1853.

(Grande vitesse.) 24,565 voyageurs	148,495	45
(Petite vitesse.) bag., marchand.	158,315	75
Total de la semaine	306 811 fr.	20 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853(1)	1,010,832	87
Total	1,317,644	07
Semaine correspondante de 1852(2)	262,111	30
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	804,208	75
Total de l'exercice correspondant	1,066,320	05

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 23 au 29 janvier 1853.

Voyageurs	160,379	25
Bagages, marchandises etc.	352 032	»
Total	512,411	25
SECT. D'ANGe. — Voyageurs	18,371	95
— Bagages, march., etc.	15,723	85
Totaux	546,507	05
Semaine correspondante de 1852	436,722	46
Différence en faveur de 1853	109,784	59
Recettes du 1er au 29 janv. 1853	2,057,567	52
Do de la section d'Angoulême	143,812	35
Total	2,201,159	87
Recette correspondante de 1852	1,708,985	25
Différence en faveur de 1853	492,454	62

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—3e semaine.

Du 15 au 21 janvier 1853.

32,738 voyageurs	146,415 fr.	60 c.
Bagages, messagerie, etc.	34,758	27
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	158,068	13
Total de la semaine	339 242	»
Recettes antérieures	694,427	48
Total général de 1852	1,033,669	48

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(1e semaine.)

Du 17 au 23 janvier 1853.

9 003 Voyageurs	19,531	20
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	25,713	81
Total	45,245	04
Semaine correspondante de 1852	33,902	76
Recette totale du 1er au 23 janv.	151,395	89
Do 1852	110 098	13
Différence en faveur de 1853	41,297	76

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 janvier 1853.

Ouest.— 8,360 voyageurs, gr. vitesse	33,442	55
Petite vitesse	22,464	40
Total	54,906	96
Rive gauche. — 12,425 voyag.	10,578	95
Total	65,485	90
Rive droite. — 24,983 voyag.	21,052	05
Total	86,537	95
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	47,601	20
Rive gauche	9,205	55
Total	56,806	75
Rive droite	16,716	80
Total	73,514	55

Recette tot. du 1er au 30 janv. 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	290,996 f.	30 c.
Id. 1852	242,028	90

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Ligne d'Avignon à Marseille.

Produits du 2e semestre 1852	2,490,476	90
— — 1851	1,961,365	80
Augmentation en faveur de 1852	529,111	10

Lignes de la rive droite du Rhône.

Produits du 2e semestre 1852	2,191,106	26
— — 1851	1,937,655	77
Augmentation en faveur de 1852	253,450	59
Augmentation totale en faveur de 1852	782,561	69

Recettes du 8 au 14 janvier 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	33,655	00
Bagages et marchandises	46,352	60
Total de la semaine	80,007	60
Semaine correspondante de 1852	57,418	55
Augmentation	22,589	[illegible]
Recettes du 1er au 14 janvier 1853	160,683	85
— — 1852	109,660	80
Augmentation	51,023	05

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	24,196	25
Bagages et marchandises	42,175	90
Total de la semaine	66,372	15
Total des Recettes du 1er au 14 janvier 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	287,126	50

Recettes du 15 au 21 janvier 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	32,088	95
Marchandises, bagages	48,049	15
Total	80 138	10
Semaine correspondante de 1852	61,116	55
Augmentation	19,021	55
Recettes du 1er au 21 janvier 1853	240,821	95
— — 1852	170 777	35
Augmentation	70,044	50

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,116	80
Bagages et marchandises	40,661	75
Total de la semaine	67,778	55
Total des recettes du 1er au 21 janvier 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	435,013	15

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1853.

2,470 voyageurs	7,615 fr.	15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	9,746	»
Total de la semaine	17,3[illegible]1	15
Semaine correspondante de 1852	24 324	20
Différence en faveur de 1852	6,96[illegible] fr.	05 c.
Recette du 1er au 28 janv. 1853	[illegible],724	20
Recette correspondante de 1852	67,325	20
Différence en faveur de 1852	9,600 fr.	90 c.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'il a été procédé le 29 janvier 1853, en assemblée générale, au tirage au sort de 55 actions de la Compagnie à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

440	13,153	28,227	57,898
1,185	13,246	30,790	59,216
2,216	13,724	34,279	61,013
5,194	13,911	34,892	62,674
5,685	14,511	43,948	64,325
8,147	14,665	45,670	64,939
8,455	15,097	45,527	66,793
8,508	15,887	47,313	66,818
9,037	16,441	53,627	67,742
9,363	18,551	51,759	67,850
9,755	20,603	55,292	70,775
11,705	21,919	56,128	71,826
12,364	23,953	56,312	71,931
12,941	26,236	57,504	

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre de 1852 fixé à 29 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au-delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 44, à dater du 1er février 1853.

Le secrétaire de la Compagnie,
Adolphe THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus que le dividende du deuxième semestre de 1852, soit 29 fr. par action de capital et 16 fr. 50 c. par action de jouissance, est payable de 10 heures à 3 heures à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 44, à dater du 1er février 1853.

Les coupons doivent être déposés à l'administration et ne peuvent être envoyés par correspondance.

Le secrétaire de la Compagnie,
Adolphe THIBAUDEAU.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS.

MM. les porteurs d'actions de la Société du Comptoir national d'escompte sont prévenus que la souscription aux 13,333 actions qui leur ont été réservées dans la nouvelle émission votée par l'Assemblée générale des actionnaires, le 22 janvier dernier, est ouverte, à partir de ce jour, au siége de la Société, rue Bergère, 14, de 10 heures du matin à 4 heures du soir.

En conséquence, tout porteur d'actions du Comptoir sera admis, sur la présentation de ses titres, à souscrire au taux de 555 fr. un nombre égal d'actions de la nouvelle émission.

Ces nouvelles actions seront payables à la caisse du Comptoir, ou intégralement en souscrivant, ou aux époques ci-après, savoir :

150 en souscrivant.
125 au 1er mars prochain.
125 au 1er avril —
150 au 1er mai —

Le tout avec intérêt, à raison de 4 0/0, à partir du 1er janvier 1853.

La souscription sera irrévocablement fermée le 15 février courant, à 4 heures du soir.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les Titres provisoires au porteur sont à leur disposition chez MM. A. L. Marcuard et Comp., 18, rue Bergère, où ils pourront les retirer tous les jours, de une heure à quatre heures, contre la restitution du récépissé qui leur a été délivré pour le premier versement.

SOCIÉTÉ DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES.

— MM. les actionnaires de la Société des services maritimes des Messageries nationales, propriétaires de cinq actions au moins, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite Société, ayant pour objet de statuer sur la substitution du titre de Messageries impériales à celui de Messageries nationales, a été convoquée pour lundi 28 février 1853 à midi précis, au siége de l'administration rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 à Paris, et sont invités à se trouver à ladite assemblée ou à s'y faire représenter. Le fondé de pouvoir doit être lui-même membre de l'assemblée.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale annuelle aura lieu le 25 février prochain, à 3 heures de l'après-midi, à la Gare, Boulevart Montparnasse 44.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, 5, rue de l'Isly, et à Londres, 44, Moorgate Street, du 5 au 20 février, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres nominatifs.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER.

AVIS IMPORTANT.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer fait des avances sur dépôts d'actions et d'obligations.

Il se charge également d'opérer les versements appelés par les Compagnies.

CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, qu'aux termes d'une délibération prise par lui, le 30 octobre dernier, et dont ils ont été informés par la voie des annonces, le 4 novembre suivant, un nouveau versement de 75 fr. par action doit être effectué du 20 janvier courant au 5 février prochain, et qu'au moment de ce versement, il sera procédé à la délivrance des titres définitifs au porteur.

Conformément à l'art. 15 des statuts, l'intérêt sera perçu, à raison de 5 0/0 l'an, pour chaque jour de retard, sur ce versement, à partir du 5 février.

Le versement sera reçu à Paris, au siége social, 28, rue de Miroménil (de 10 à 3 heures); à Londres, chez MM. Masterman et Ce.

Par ordre du Conseil. LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL.

AVIS.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 17 mars 1853, dix heures du matin, au siége social, rue Saint-Lazare, 124, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, pour statuer sur une modification des statuts, dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme; 2° de capitaliser les coupons de fondation, à l'effet de pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer dix jours à l'avance, au moins, vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie.

Le Directeur : EMILE PEREIRE.

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par ses statuts, aura lieu le 1er mars prochain, à 10 heures du matin, au siége social à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions ou de vingt coupons de fondation, et en effectuer le dépôt au bureau de la compagnie dix jours avant la réunion.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

AVEC SES PROLONGEMENTS.

Tirage au sort des actions remboursables en 1853.

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du résultat du tirage qui a eu lieu le lundi 31 janvier 1853.

Les 509 actions dont le capital de 500 fr. doit être remboursé portent les numéros :

40.801	à	40.809	=	9	actions.
81.601	à	81,700	=	100	id.
155,401	à	155,500	=	100	id.
162,401	à	162,500	=	100	id.
237,501	à	237,600	=	100	id.
282,301	à	282,400	=	100	id.
		Total......		509	id.

MM. les détenteurs de ces actions sont invités à les présenter à partir du 3 février 1853 à la caisse centrale de la Compagnie, 4, rue Drouot, pour en toucher le remboursement.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

Par Saint-Nicolas et Lokeren.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi, 5 mars 1853, à midi, au siége de la Compagnie, rue aux Choux, n° 3 bis, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder à l'élection d'un administrateur et d'un commissaire en remplacement des membres sortants.

Elle aura également à délibérer, conformément à l'art. 45, sur la proposition du conseil général d'introduire des modifications aux art. 5, 35, 36, 37 et 38 des statuts.

Des exemplaires des modifications proposées seront distribués à partir du 4 février à tous les actionnaires au susdit local de la Compagnie à Bruxelles et chez M. Léop. S. Königswarter à Paris.

MM. les actionnaires propriétaires d'au moins dix actions qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres soit à Bruxelles au siége de la Compagnie, avant le 26 février, ou à Paris chez M. Léop. S. Königswarter, 34, rue de Provence, avant le 22 février 1853.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse est restée, pendant ces derniers jours de janvier, sous l'empire d'une panique excessive. On a fait vainement quelques tentatives pour relever les cours de la rente 3 0/0. Une reprise à 81 aurait pu changer complétement la situation de la place, en faisant lever les primes et créant un découvert considérable la veille même de la liquidation. Une lutte très-vive a eu lieu pendant plusieurs jours. La rente est revenue à 80 90, et l'on a pu croire que les cours allaient se consolider et qu'on allait franchir facilement 81 fr.; mais, le 29 janvier, on est retombé tout à coup à 79 50; à ce prix, les haussiers n'avaient plus qu'à reconnaître leur défaite, et à se préparer à la liquidation. Leurs ventes ont fait tomber le 3 0/0 à 78 40 pour la réponse des primes, et l'on a fléchi ensuite à 78 10. Les efforts infructueux qui avaient été tentés pour enlever les cours, n'avaient fait qu'aggraver la position de la place. Beaucoup de vendeurs de primes, voyant que le 3 0/0 avait repris au-dessus de 80 fr. et que leurs primes pouvaient être levées, s'étaient décidés à racheter du ferme; mais les primes ayant, au contraire, été abandonnées, il a fallu revendre toutes les rentes.

Cette tendance à la baisse a continué jusqu'au jour de la liquidation, mais, lorsque les ventes des haussiers ont été terminées, un mouvement contraire a commencé à se faire sentir. On a cru qu'on était enfin arrivé au moment d'une reprise sérieuse et soutenue; cet espoir a encore une fois été déçu. Toutes les valeurs ont été de nouveau offertes à la bourse d'hier, et le 3 0/0 est revenu à 78 60.

Comme il n'existe aucune nouvelle politique de nature à intimider les acheteurs et que les finances de l'Etat sont dans la situation la plus prospère, il n'est pas possible que cet affaissement général des fonds publics se prolonge encore longtemps. La baisse d'hier était attribuée à des exécutions. Les spéculateurs ont éprouvé des pertes énormes à la dernière liquidation; il parait que les paiements des différences se sont effectués surtout dans la coulisse avec beaucoup de difficulté. Les clients dans l'embarras ont donc été obligés de se faire des ressources avec toutes les valeurs qu'ils ont pu vendre facilement. On a revendu les rentes de quelques-uns qui étaient encore engagés à la hausse pour la fin de février.

Les affaires ont été plus restreintes sur les chemins de fer que sur la rente, et c'est surtout depuis que la tendance des cours est à la baisse que l'on s'aperçoit des graves inconvénients de la double liquidation mensuelle. Cependant les cours des chemins sont devenus si modérés qu'ils ont résisté plus facilement que la rente au mouvement qui entraînait toutes les valeurs, et elles auraient sans doute maintenu leurs prix avec plus de facilité si elles n'avaient pas été affectées par les ventes faites pour le compte des détenteurs anglais. On craignait beaucoup l'effet des livraisons que ceux-ci devaient faire en liquidation. Mais elles ont été en grande partie contrebalancées par les placements sérieux qui ont été effectués aux prix actuels. La haute banque avait commencé il y a une quinzaine de jours à rentrer dans les actions; elle pensait que le moment était propice et qu'on était arrivé à la fin du mouvement de baisse; mais lorsqu'elle s'est aperçue que les ventes continuaient et que l'élévation du taux d'escompte de la Banque d'Angleterre allait jeter de nouveaux titres sur la place de Paris, elle a ajourné ses achats. Mais les ventes pour comptes anglais ont cessé, et les actions livrées en liquidation ayant trouvé facilement à se classer, il n'y a plus de motif pour redouter une nouvelle dépréciation dans des valeurs, qui sont déjà cotées bien au-dessous du prix réel indiqué par leurs revenus.

Les actions du réseau de la Normandie ont subi une forte dépréciation par suite de l'incertitude qui existe au sujet du moment où la fusion sera accomplie. On espère que les Compagnies finiront par s'entendre; mais on s'inquiète des lenteurs apportées dans les négociations et des obstacles suscités par les intérêts particuliers.

Voici quelles ont été les variations des principales Compagnies, depuis la bourse du 27 janvier jusqu'à celle du 3 février.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 80 sur 78 40; elle est restée à 78 70.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 105 à 104 10; elle est restée à 104 60.

La Banque a fléchi de 2,820 à 2,800.

La Banque foncière a fléchi de 750 à 740; les obligations ferment de 1,108 75 à 1,095; le Crédit mobilier, de 735 à 717 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 837 50 à 816 25; elles sont restées à 822 50.

Strasbourg a fléchi de 765 à 737 50; il a fermé à 745.

Lyon a baissé de 867 50 à 835; il a fermé à 840.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 728 à 715.

Orléans a baissé de 997 50 à 980; il est resté à 986 25.

Rouen a fléchi de 988 75 à 965; il est resté à 967 50.

Le Havre a fléchi de 490 à 450; il est resté à 455.

Bâle a fléchi de 347 50 à 340.

Montereau a baissé de 265 à 230.

L'Ouest a baissé de 675 à 655.

Gray a baissé de 500 à 490.

Cherbourg a fléchi de 607 50 à 580 et a repris à 595; il est resté à 595.

Le Midi a fléchi de 562 50 à 550.

Dieppe a fléchi de 327 50 à 315.

Saint-Germain a fléchi de 1,320 à 1,310.

Versailles (rive gauche) a fléchi de 330 à 320.

Besançon a fléchi de 520 à 510.

La Teste a fléchi de 260 à 240.

Samedi. — Les cours étaient incertains au début de la bourse, et la baisse l'a emporté à partir de deux heures. Les acheteurs n'avaient plus l'espoir de faire lever leurs primes et cherchaient à préparer leur liquidation. Les chemins de fer étaient également offerts et en forte baisse. La rente 3 0/0 a fléchi de 55 c. à 79 70; la rente 4 1/2 0/0, de 30 c. à 104 90; la Banque, de 10 à 2,800. Le Crédit foncier a monté de 2 50 à 750. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 720; le Nord, de 7 50 à 827 50; Strasbourg, de 875 à 752 50; Lyon, de 10 à 850; Orléans, de 2 50 à 992 50; Rouen, de 7 50 à 972 50; Havre, de 5 à 485; Bâle, de 2 50 à 345; Avignon, de 10 à 720; Cherbourg, de 5 à 600; le Midi, de 5 à 555; Dieppe, de 5 à 320.

Lundi. — La baisse a continué, et les offres étaient surtout nombreuses après la réponse des primes. Les chemins de fer ont encore fléchi sur la cote de la veille. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 à 79 05, et à terme, de 75 à 78 75; le 4 1/2 0/0, de 30 c. à 104 au comptant, et de 75 c. à terme à 104 10. La Banque a repris à 2,810. Le Nord a fléchi de 7 50 à 820; Strasbourg, de 10 à 742 50; Lyon, de 7 50 à 842 50; Avignon, de 7 50 à 712 50; Orléans, de 7 50 à 985; Rouen, de 2 50 à 970; le Havre, de 15 à 470; Montereau, de 10 à 250; l'Ouest, de 5 à 660; Cherbourg, de 10 à 590. Le Midi seul s'est tenu à 551. Saint-Germain a fait 1,320. Versailles (r. g.), à 328 75; Gray, à 500; Dijon, à 521 50.

Mardi. — La liquidation s'est faite plus facilement qu'on ne l'aurait espéré d'après la lourdeur des cours pendant les journées précédentes. Les premiers cours étaient encore en baisse, mais ils se sont relevés pour la clôture. Les chemins étaient bien tenus. La rente 3 0/0 a varié en liquidation de 78 10 à 78 80, avec 40 et 25 de report. La rente 4 1/2 0/0 a varié de 103 90 à 104 75, avec 40 et 25 de report. Le 3 0/0 a repris au comptant de 78 40 à 79 20, et le 4 1/2 0/0, de 104 10 à 104 30. Les actions de la Banque étaient à 2.800; le Crédit foncier, à 750; le Crédit mobilier, à 715. Le Nord a varié au comptant de 816 50 à 834; Strasbourg, de 737 50 à 742 50; Lyon, de 835 à 849; Orléans, de 980 à 985; Rouen, de 965 à 970. Le Havre a fait 470; Bâle, 345; Avignon, 700; le Midi, 547 50 à 555; Cherbourg, 570 à 585; Dieppe, 320; Versailles, 330.

Mercredi. — La spéculation semble se rassurer, les cours reprennent faveur; la liquidation des chemins de fer s'est bien faite et les cours sont restés en hausse. Le 3 0/0 a monté de 20 au comptant à 79 40, et de 35 à terme à 79 60; le 4 1/2 0/0, de 50 au comptant à 104 90, et il a fléchi à terme de 10 à 105. La Banque est toujours à 2,800. Les actions du Crédit foncier ont fait 740; celles du Crédit mobilier, 715 et 717 50. Les actions du Nord ont varié de 827 50 à 830; Strasbourg, de 742 50 à 745; Lyon, de 852 50 à 850; Orléans, de 987 50 à 990; Rouen, de 975 à 970. Le Havre a fait 467 10; Bâle, 340; l'Ouest, 660 et 655; Avignon, 718 75 et 720; Montereau, 235; Gray, 500; Cherbourg, 585 et 595; le Midi, 555 et 557 50; Dijon, 515 et 517 50; Dieppe, 320; Versailles (r. g.), 327 50 et 330.

Jeudi. — Les cours n'ont pas pu se soutenir. De nombreuses exécutions les ont encore une fois entraînés. Toutes les valeurs ont été affectées. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 c. à 78 70, et à terme de 90 c. à 78 70. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 30 à 104 60, et à terme de 35 à 104 65. La Banque a varié de 2,810 à 2,800. Le Crédit foncier a fait 740; le Crédit mobilier, 717 50. Le Nord a fléchi de 7 50 à 822 50; Lyon, de 10 à 840; Strasbourg, de 2 50 à 742 50; Orléans, de 3 75 à 986 25; le Havre, de 12 50 à 455; Avignon, de 5 à 715; Gray, de 10 à 490; Dijon, de 7 50 à 510; Cherbourg, de 5 à 59 ; Bordeaux à Cette, de 7 50 à 550; Saint-Germain, de 10 à 1,310; Versailles, de 375 à 325. Bâle s'est tenu à 340; l'Ouest, à 655. Rouen a monté de 7 50 à 977 50

Vendredi. — Le début de la bourse était encore décourageant, toutes les valeurs étaient en baisse et invendables. Mais à partir de une heure et demie les cours se sont raffermis et la fin de la bourse était excellente. La rente 3 0/0 a varié de 78 à 79 25 à terme; la rente 4 1/2 0/0 de 104 60 à 104 95; la Banque, 2,800 à 2,805; le Nord, de 817 50 à 830; Strasbourg, de 737 50 à 747 50; Lyon, de 837 50 à 850; Orléans, de 985 à 987 50; Rouen, de 952 50 à 947 50 (dividende de 29 fr.). Lyon à la Méditerranée, de 710 à 715. Bâle était à 340; Cherbourg, de 585 à 590. Le Midi, de 552 50 à 553 75.

J. Minks.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Concession expl.	Concession totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
740	913*	99	400,000	400	tout.	30 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	20 fr. p. 6 m.(2)	juill. 1852	Paris à Rouen
tout.	93	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 6 m.(2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	99	34,000	500	400	5 fr. pour 1 an.	janv. 1852	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	55	99	10,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	99	30,000	500	330	6 fr. 25 p. 6 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 30 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
627	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	198	99	61,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
383	513	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	100	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	330 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	825 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Do (3) d'industrie
»	»	99	60,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	400	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	53	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne
tout.	40	80	16,000	1,000	tout.	39 fr. 10 par an.	janv. 1853	Naples à Castellamare
tout.	30	90	9,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 29 Janvier au 4 février 1853.

Noms des lignes	29 comp.	29 terme.	31 comp.	31 terme.	1 comp.	1 terme.	2 comp.	2 terme.	3 comp.	3 terme.	4 comp.	4 terme.
Nord	827 50	826 25	830 »	820 »	830 »	820 »	830 »	830 »	822 50	822 50	828 75	834 25
Paris à Rouen	972 50	9?3 »	970 »	965 »	»	970 »	970 »	975 »	977 50	980 »	947 50	952 50
Rouen au Havre	485 »	472 50	474 50	470 »	470 »	470 »	467 50	465 »	455 »	460 »	440 »	»
Dieppe et Fécamp	320 »	»	»	»	320 »	»	[illegible]	»	315 »	»	»	»
Caen et Cherbourg	600 »	395 »	390 »	387 50	385 »	385 »	395 »	395 »	390 »	390 »	387 50	387 50
St-Germain	»	»	1320 »	1320 »	»	»	»	1315 »	1310 »	1300 »	1320 »	1310 »
Versailles (r. g.)	330 »	»	328 75	»	330 »	»	328 75	»	325 »	»	325 50	»
Ouest	»	»	660 »	»	»	»	653 »	655 »	655 »	655 »	652 50	»
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	135 »	»
Cie d'Orléans	992 50	982 50	993 »	980 »	985 »	987 50	980 »	987 50	986 25	985 »	983 50	985 »
Paris à Strasbourg	752 50	750 »	743 50	740 »	742 50	745 »	745 »	746 25	743 »	742 50	743 50	750 »
Strasbourg à Bâle	343 »	340 »	343 »	340 »	345 »	»	340 »	340 »	340 »	340 »	342 50	340 »
Blesme à Gray	500 »	»	500 »	»	»	»	490 »	490 »	490 »	490 »	490 »	487 50
Paris à Lyon	850 »	850 »	843 50	840 »	840 »	830 »	855 »	850 »	840 »	860 »	848 75	850 »
Montereau à Troyes	»	»	230 »	»	243 »	»	234 »	240 »	230 »	»	217 50	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	350 »	320 »	323 50	312 50	»	310 »	317 50	313 »	310 »	315 »	315 »	310 »
St-Étienne à Lyon	5000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Do d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	720 »	720 »	712 50	712 50	720 »	718 50	720 »	722 75	715 »	718 »	710 »	717 50
Chemins du Midi	555 »	557 50	555 »	552 50	552 50	557 50	557 50	557 50	550 »	552 50	553 75	552 50
Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 70	79 50	79 05	78 75	79 20	78 60	79 40	79 60	78 70	78 70	79 10	79 25
Rentes 4 1/2 0/0	104 90	104 85	104 60	104 10	104 40	104 75	104 85	105 »	104 60	104 65	104 95	104 95
Banque de France	2800 »	»	2810 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2805 »	»
Crédit mobilier	720 »	»	720 »	718 »	710 »	715 »	717 50	720 »	717 50	»	710 »	710 »
Comptoir national	650 »	»	650 »	»	645 »	»	645 »	»	645 »	»	[illegible]	»
Banque foncière	750 »	750 »	»	745 »	»	»	740 »	730 »	740 »	745 »	735 »	735 »
Do Obligations (Cert.)	1105 »	»	1105 »	»	1100 50	»	1102 50	»	1095 »	»	1095 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 29 janvier au 4 février 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission	Prix de rembour.	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	29	31	1	2	3	4
1852.	150,000	75 ans	335	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	365 »	365 »	365 »	367 50	367 50	365 »
Do	80,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1145 »	1145 »	»	1145 »	1145 »	1145 »
1852.	60,000	99 —	535	825	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	850 »	840 75	848 75	848 75	848 75	848 75
1852.	187,353	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 3 0/0	350 »	350 »	350 »	352 50	350 »	»
Do	3,300	99 —	1,000	1,250	25	oss. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	50,300	99 —	500	650	12 50	oss. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	370 »	365 »	»	370 »	370 »	370 »
1848.	11,431	41 —	1,125	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (obligations)	»	1110 »	»	1110 »	1110 »	»
Do	6,201	43 —	1,250	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,463	50 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1100 »	1100 »	1100 »	»	»	1100 »
1842.	7,249	31 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do	8,088	47 —	1,025	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	1145 »	»	»	»	»	»
1848.	13,333	81 —	750	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	1130 »	1130 »	1130 »	1130 »
1852.	150,000	99 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	360 »	362 50	363 50	363 50	363 75	367 50
1845.	3,887	75 —	1,000	1,250	30	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	[illegible]	»	»	»
1847.	4,988	68 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	»	1125 »	1125 »
1845.	13,000	78 —	1,000	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1070 »	1070 »	1070 »	1070 »	1070 »	1070 »
1848	5,000	87 —	900	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	1210 »	»	1210 »	»	1210 »	1210 »
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	510 »	510 »	510 »	510 »	»	»
1841.	1,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 28 janvier au 3 février. ([illegible] par livre sterling.)

Noms des lignes.	28	29	31	1	2	3
Nord	840 » à 847 50	850 » à 845 »	816 75 à 825 »	840 » à 845 »	818 75 à 825 »	840 » à 845 »
Paris à Strasbourg	725 50 à 740 »	730 » à 745 »	737 50 à 737 50	731 25 à 727 50	737 50 à 745 »	737 50 à 740 »
Cie d'Orléans	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	950 » à 975 »	935 » à 975 »	925 » à 975 »	925 » à 975 »
Paris à Rouen	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	950 » à 975 »	925 » à 975 »	985 » à 975 »	925 » à 975 »
Rouen au Havre	475 » à 500 »	470 » à 487 50	462 50 à 487 50	452 50 à 477 50	453 50 à 475 »	450 » à 475 »
Lyon	865 » à 880 »	860 » à 880 »	817 50 à 837 50	833 75 à 847 50	845 » à 860 »	850 » à 847 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	525 »	Montchanin...charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	540 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1170	Azincourt...charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	430	Sécurité...mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	455 »	Seyssel (français)...Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde...mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise...canal.	1000	825	Do (anglais)...Asph.	100	»	— — 2e série	100	45 »	Chambre d'assur...mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1100 »	Bastennes...Asph.	1000	400	— de Besançon	440	525 »	Vigie...mar.	5000	40 0/0 b.
Aire à la Bassée...canal.	5000	6500	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan...mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne...canal.	1000	1030	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	1030 »	— de Versailles	500	525	Nationale...Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1000	Maubeuge (Nord)...Forg.	1/6 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale...Inc.	5000	470 0/0 b.
[illegible] (cuivre).	100	100	Alais...Forg.	3000	1750	Messageries Nationales.	10000	40000	Union...Inc.	5000	58 0/0 b.
Vieille-Montagne (zinc).	1000	935 »	Blanc de zinc act. N. libér.	500	525	— Caillard	1000	845	France...Inc.	5000	35 0/0 b.
Prusse Rhénane (zinc).	375	[illegible]	— act. libér.	500	555	Gondoles parisiennes	60	173 50	Phénix...Inc.	1000	3400 »
Stolberg (zinc).	730	970	Valentin-Cocq...Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3400	Providence...Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)...cuivre.	100	65	Soc. Cail et Cie...Usine.	1000	1175	Omnibus (rive gauche).	250	460 »	Urbaine...Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy...charb.	1000	1959	Tuyaux de Chameroy. Usine.	300	800 »	Favorites...Omnibus.	800	1403	Confiance...Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe...charb.	1000	1250	Télégraphe sous-marin	25	30 ex-d.	Hirondelles...Omnibus.	1000	350	Soleil...Inc.	6000	62 0/0 b.
Chazotte...charb.	1/3520	400	Gaz anglais... (Paris)	2500	6900 »	Orléanaises...Omnibus.	1000	780	Nationale...Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	»	— français... (Dito)	500	1810 »	Tricycles...Omnibus.	800	460	Générale...Vie.	7500	53 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud)...charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1100 »	Compagnie gén...Pet. V.	500	850 »	Union...Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire...charb.	1/67040	610 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4200 »	Désirées...Pet. voit.	500	410 »	Glaces d'Oignies..Belg.	1000	1820 »
Gran' Combe...charb.			— de Belleville libéré	500	1111 »	Lutéciennes. Pet. voit	500	535 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flénu...charb.	1000	430	— — non lib.	500	1100 »	Sylphides...Pet. voit.	500	551 50	Docks	250	316
Long-Pendu...charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	640 »	Générale...Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	840
[illegible]...charb.	1/3 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français...mar.	5000	10 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	622 50
Haute-Loire...charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports...mar.	3000	6 1/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	108 75

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

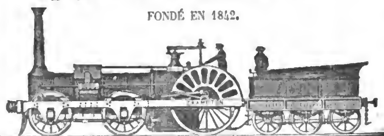
PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lovsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



SOMMAIRE.

De la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie.

Les travaux des administrateurs délégués pour examiner le projet de fusion des chemins de fer de l'Ouest et de la Normandie, touchent à leur terme; leurs conclusions seront portées la semaine prochaine à la connaissance des diverses compagnies.

Nous avons tout lieu de penser que ces conclusions seront favorables à la fusion, et que les chiffres proposés pour la répartition des nouvelles actions entre les compagnies intéressées ne différeront pas sensiblement de ceux que nous avons indiqués depuis longtemps.

J. Mirès.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

M. le ministre des travaux publics vient d'approuver le tracé définitif du chemin de fer de Paris à Lyon, aux abords et dans la ville de Lyon.

Cette partie du tracé, qui forme la quatrième section de la ligne de Lyon, s'étend de Vaise à Perrache, sur une longueur de 4,800 mètres.

Les travaux d'art et de terrassement de cette portion du chemin ont été mis en adjudication et adjugés à MM. Mangini et Debos, de Lyon.

Le tracé du chemin de fer, en sortant de la gare de Vaise, se maintient en ligne droite sur une longueur de 300 mètres, se replie ensuite sur la gauche, et arrive au pied du coteau de Sainte-Irénée qui s'étend jusqu'aux bords de la Saône.

Le chemin de fer traverse le coteau de Sainte-Irénée au moyen d'un souterrain en ligne droite de 2,000 mètres de longueur; le puits le plus profond de ce souterrain a 91 mètres de hauteur.

Le souterrain aboutit à la rive même de la Saône, que le chemin traverse sur un pont en pierre de quatre arches ayant 27 mètres d'ouverture chacune. Ce pont est construit dans l'alignement du souterrain.

Au-delà de la rivière, le tracé s'infléchit légèrement à gauche, et vient se terminer dans la presqu'île de Perrache dans une gare située au-delà du cours Napoléon, qui se prolonge jusqu'à la rue Delandine, un peu avant le quai du Rhône.

La rue Delandine forme la limite des deux chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

F. Solar.

Situation des finances publiques de la France.

Le *Moniteur* du 8 février renferme un long rapport adressé par le ministre des finances à S. M. l'Empereur, sur la situation du Trésor. Nous reproduisons plus loin le texte de ce document, dont nous nous bornons à présenter ici une analyse succincte.

RÉSUMÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE.

Le découvert, depuis longtemps connu, des exercices antérieurs à 1851, s'élève d'après la loi des comptes à	551,123,763
Le découvert de 1851, d'après les comptes arrêtés, est de	100,728,868
Total des découverts antérieurs à 1852	651,852,631
Le budget de 1852 a été voté avec un découvert apparent de	53,985,212
Les crédits supplémentaires et extraordinaires ont augmenté ce découvert de	48,841,439
Ce qui en a élevé le total apparent à	102,826,651
Les annulations de crédit ont été de	37,000,000
Ce qui a limité le découvert apparent à	65,826,651
Ce découvert a été en outre réduit de la manière la plus heureuse par l'accroissement des revenus publics, signe certain de la prospérité générale du pays; cet accroissement a été de	38,139,000
Ce qui réduit le découvert réel à	27,187,651

Au lieu des 100 millions de 1851 et des 54 millions du budget primitif pour 1852.

Si l'on ajoute cette somme de 27 millions aux découverts antérieurs à 1852, s'élevant à 651,852,631, on a le chiffre total du découvert au 1er janvier 1853, s'élevant à 679,040,282.

A cette somme il faut ajouter les remboursements faits par suite de la conversion du 5 0/0 en 4 1/2 0/0, qui a réduit la charge annuelle du Trésor de 18 millions de francs.

Ces remboursements se sont élevés :

Pour conversion non acceptée.	73,711,840
Pour fraction de rentes non susceptibles de conversion	4,803,865
Ensemble	78,515,705

Ce remboursement équivaut à une sorte d'amortissement, puisqu'il a été fait sans emprunter et a été opéré avec les ressources ordinaires du Trésor; il demeure à la charge de la dette flottante et augmente d'autant le découvert, qu'il porte en total à 757,555,987.

Par contre, ce découvert doit être diminué des sommes dues au Trésor par diverses Compagnies de chemins de fer; ces sommes, représentées par des obligations en portefeuille, s'élèvent ensemble à 118 millions, dont une forte partie, 91,000,000, pourrait être réalisée en cas de besoin d'argent. Si l'on déduit cette ressource du découvert ci-dessus, il descend à 666,555,987 fr. et constitue la dette flottante représentée comme suit :

Fonds des Caisses d'épargne.	190,000,000
Fonds des communes et des établissements publics.......	157,000,000
Fonds de la Caisse des dépôts.	40,000,000
Avances des receveurs généraux......................	69,000,000
Fonds du Trésor............	122,000,000
Bons de la Compagnie du chemin de fer de Lyon.......	88,000,000
Divers..................	24,000,000
Total........	690,000,000

La dette flottante dépasse ainsi le découvert réel de 24,000,000, malgré la modicité des émissions qui ont été faites des bons du Trésor et le taux incessamment réduit de l'intérêt payé pour ces bons, qui est tombé à 3, 2 et 1 1/2 0/0, suivant les diverses échéances d'un an, six mois et trois mois. Cela tient à ce que la loi oblige le Trésor à recevoir, en en payant l'intérêt, les fonds des caisses d'épargnes, ceux des communes et des établissements publics, ceux enfin de la Caisse des dépôts et consignations, lesquels s'élèvent ensemble à 387,100,000.

Pour employer une masse de capitaux aussi considérable, le découvert seul offre une issue. Et loin qu'un emprunt soit nécessaire pour consolider une partie ou la totalité du découvert, on n'est occupé que des moyens de réduire l'affluence des capitaux inactifs au Trésor.

Déjà, nous venons de le dire, on a diminué le taux de l'intérêt payé sur les bons du Trésor.

L'intérêt bonifié aux receveurs généraux pour leurs avances a été également réduit, le *Moniteur* l'annonce.

Enfin, si nous sommes bien informé, on prépare une loi sur les caisses d'épargnes qui abaissera le taux de l'intérêt servi aux déposants, et le rapprochera davantage du revenu réel de la rente et du prix courant des capitaux.

Si on ajoute à cette situation excellente, ce fait non moins satisfaisant, que, grâce à l'accroissement continu des revenus publics, accroissement qui n'est pas moindre de 8 millions pour le mois de janvier dernier, le budget de 1853 pourra se solder en équilibre, on pourra se faire une idée du bon état de nos finances et des ressources que possède le gouvernement pour le développement de toutes les grandes entreprises qui contribuent si puissamment aux progrès de la prospérité générale et du bien-être de tous.

Compte-rendu des opérations de la Banque de France en 1852.

M. le gouverneur général de la Banque vient de faire publier le compte-rendu des opérations de la Banque de France et de ses succursales pendant l'année 1852.

Le mouvement général des opérations de la Banque s'est considérablement accru en 1852. Les opérations n'avaient été en 1850 que de 1,470 millions ; en 1852, le total est remonté à 2,541 millions, ce qui présente une augmentation de 1,071 millions. Toutefois, il s'en faut de 173 millions que 1852 ait égalé 1847.

L'escompte des effets de commerce en 1852 a donné une augmentation de 50 0/0 sur 1850.

La Banque a avancé en 1852, sur rentes, actions de canaux et valeurs de chemins de fer, 545 millions. Les avances sur valeurs de chemins de fer ne datent que du mois d'avril 1852. Les avances sur effets de commerce ont augmenté, en 1852, de 286 millions, comparativement à 1851. Les avances sur actions de canaux ont triplé. En revanche, les escomptes des bons de la Monnaie ont baissé de 124 millions par suite de la diminution du monnayage.

De 1850 à 1852, l'augmentation des sommes encaissées par la Banque, pour le public, a été de 123 millions. Le total du mouvement des caisses s'est élevé, en 1852, à la somme énorme de 22 milliards. Dans les années précédentes ce total n'avait jamais dépassé 15 milliards.

C'est là un indice incontestable de l'accroissement inusité des transactions et des spéculations en 1852.

La circulation et la réserve ont subi diverses alternatives en 1852, tantôt celle-ci dépassant celle-là, tantôt celle-là prenant à son tour le dessus; mais, à partir de la mi-septembre, la circulation a repris un essor marqué, et, à la fin de l'année, la réserve s'est relevée à environ 190 millions.

Le résultat du recouvrement sur les effets en souffrance a dépassé toutes les espérances. Sur les 85 millions d'effets, il en a été soldé à la Banque plus de 83 millions.

Si l'établissement central a procuré de fort beaux bénéfices aux actionnaires de la Banque, en revanche les succursales n'ont pas couvert leur frais. Elles ont même donné un déficit de 198,000 fr. Il suffira d'appeler l'attention du Conseil de la Banque sur ce fait, qui provient probablement de quelque vice dans l'organisation des succursales.

Les dividendes ont donné en 1852, 118 fr. par action, c'est-à-dire 13 fr. de plus que l'année précédente.

Enfin, et pour résumer la situation actuelle de la Banque, nous dirons qu'en janvier 1848 l'effectif disponible et le passif exigible ne dépassaient guère 500 millions, et qu'en janvier 1853, cet actif et ce passif s'élèvent à 1 milliard.

Deux grandes innovations, deux mesures capitales ont signalé le cours de l'exercice 1852. Ce sont les prêts sur actions et obligations des chemins de fer, et l'abaissement du taux de l'escompte de la Banque à 3 0/0. Le rapport de MM. les censeurs, présenté par M. Bayvet, ajoute que l'abandon du taux de 4 0/0, si invariablement maintenu par la Banque, sauf l'élévation momentanée à 5 0/0 en 1847, est un pas de fait vers le système de l'intérêt mobile adopté depuis longtemps dans un pays voisin.

L'abondance des matières ne nous permet pas de publier dans ce numéro le texte même du compte-rendu de la Banque et du rapport des censeurs. Nous ajournons cette publication à samedi prochain.

F. SOLAR.

Situation de la Banque de France.

Le Moniteur publie ce matin la situation de la Banque de France, arrêtée au 10 février 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 10 février, à 479 millions, il était, au 13 janvier, de 482 millions. — Diminution de l'encaisse : 3 millions.

Le portefeuille, au 10 février, est de 307 millions ; il était, au 13 janvier, de 316 millions. — Diminution : 9 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 10 février, de 53 millions ; elles étaient, au 13 janvier, de 76 millions. — Diminution : 23 millions. (La situation, au 13 janvier, présentait déjà une réduction de 9 millions sur ce chapitre.)

Les avances sur actions ou obligations de chemins de fer s'élèvent, au 10 février, à 71,698,000 fr. ; au 13 janvier elles étaient de 70 millions. — L'augmentation est seulement de 1,700,000 fr.

La circulation des billets de la Banque au porteur, qui était, le 13 janvier, de 686 millions, est descendue à 671 millions, soit une réduction de 15 millions.

En résumé, nous trouvons, entre les deux situations au 13 janvier et au 10 février 1853, les différences suivantes :

Diminution de l'encaisse. .	3,000,000
Diminution du portefeuille.	9,000,000
Diminution des avances sur effets publics.	23,000,000
Augmentation des avances sur chemins de fer	1,700,000
Diminution sur la circulation	15,000,000

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 10 février 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	393,764,163 36
Numéraire dans les succursales.	85,033,509 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	239,742 91
Portefeuille de Paris, dont 59,240,900 fr. 55 c., provenant des succursales.......	152,353,961 83
Portefeuille des succursales, effets sur place............	154,935,482 »
Avances sur lingots et monnaies	1,390,500 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	4,552,235 »
Avances sur effets publics français.......................	41,192,436 40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	42,333,175 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.......	49,365,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..........	16,446,821 »
Avances à l'Etat par le traité du 30 juin 1848..........	75,000,000 »
Rente de la réserve..........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,526,744 42
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,594,250 »
Intérêt dans les comptoirs nationaux d'escompte..........	89,000 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	368,592 93
Divers....................	156,470 02
	1,057,338,783 57

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12,980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	509,897,700 »
Billets au porteur en circulation, des succursales..........	161,014,575 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.......	5,602,172 35
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales....	12,317,214 »
Compte courant du Trésor créditeur..................	116,695,162 38
Comptes courants de Paris....	109,809,104 09
Comptes courants dans les succursales..................	28,194,290 »
Dividendes à payer..........	844,269 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	1,740,524 02
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	723,623 02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	251,866 37
Divers.....................	2,017,232 03
	1,057,338,783 57

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Situation du Trésor public.

Rapport à l'Empereur.

SIRE,

Au moment où l'exercice 1853 vient de commencer et où notre Gouvernement prépare le budget de 1854 pour le soumettre au Corps législatif, je viens, d'après les ordres de Votre Majesté, lui exposer la situation des finances de l'Empire.

Cet exposé fidèle fera, je l'espère, reconnaître à Votre Majesté et à la France que cette situation est de tout point satisfaisante.

Afin d'en embrasser l'ensemble, je vous demande la permission de passer successivement en revue les résultats financiers des années antérieures à 1852; l'année 1852, dont l'étude est particulièrement intéressante pour l'appréciation de l'état actuel, et les prévisions qu'il est possible d'établir aujourd'hui pour 1853 et pour l'avenir.

Exercices antérieurs à 1852.

Quelle est la charge léguée au Trésor par les budgets antérieurs à celui de 1852?

C'est là le premier point à établir.

Les découverts des exercices qui ont précédé celui de 1850 sont invariablement réglés; la loi des comptes de l'exercice 1850 n'est pas encore rendue, mais le projet est devant le Corps législatif, et les chiffres qu'il contient peuvent être considérés comme définitifs. Il en résulte que le découvert des exercices antérieurs à 1851 est de 551,123,763 fr.

La situation de l'exercice 1851 vient aussi d'être définitivement arrêtée, et elle porte le découvert à 100,728,868 fr., ce qui élèvera à 651,852,631 fr. l'ensemble des découverts que les exercices antérieurs à 1852 auront légués au Trésor.

Exercice 1852.

Établi par le décret du 17 mars, le budget de 1852 présentait, à l'origine, un découvert apparent de 54 millions (53,985,242 fr.).

Les crédits supplémentaires et extraordinaires ouverts depuis cet époque s'élèvent à la somme de 49 millions (48,841,430 fr.), ce qui porterait le découvert de 1852 à 103 millions.

Mais je me hâte de dire à Votre Majesté que ce découvert apparent sera presque entièrement effacé par les annulations de crédits et par les augmentations de recette.

Pour cette année, comme pour toutes les autres, les crédits alloués aux divers services ne seront pas entièrement dépensés, et les portions de crédits qui resteront sans emploi seront annulés en fin d'exercice.

Depuis dix ans, la moyenne annuelle de ces annulations a été de 46 millions et demi. Cette année, ces annulations seront moins considérables, parce qu'en établissant le budget de 1852, on avait plus sévèrement calculé les besoins des divers services.

Toutefois, les faits connus jusqu'à ce jour permettent de les évaluer à 37 millions, de sorte qu'elles réduiront à 66 millions le découvert apparent de 1852.

Mais le découvert réel sera bien loin de s'élever à pareille somme, grâce à la plus value des recettes au delà des prévisions du budget.

Cette augmentation de recette est si considérable, elle témoigne avec tant d'éclat de la prospérité que vous venez de rendre à la France, elle est le signe si évident, le gage si certain de l'accroissement de la fortune publique, que je demande à Votre Majesté la permission d'en indiquer avec détails les principaux éléments.

Il me paraît d'un haut intérêt d'étudier et d'approfondir les éléments et les causes de cette prospérité nouvelle.

La plus-value des recettes a porté à la fois sur les revenus indirects et sur les autres ressources du Trésor.

Les revenus indirects, c'est-à-dire le timbre et l'enregistrement, les droits de douane, les droits sur les boissons, le produit des tabacs, la taxe des lettres, et quelques autres droits divers, sont, on le sait, et on l'a dit depuis longtemps, la mesure la plus sûre du mouvement des transactions, de l'activité du travail et du développement de la richesse publique.

Aussi, à toutes les époques, a-t-on soigneusement étudié leur marche progressive ou leur affaiblissement.

Jamais ils n'avaient donné des résultats aussi remarquables que ceux de 1852.

Ils ont produit en	1846.....	827 millions.
	1847.....	825 —
	1848.....	681 —
	1849.....	707 —
	1850.....	745 —
	1851.....	744 —
	1852.....	810 —

Ce premier aperçu suffit pour montrer comment leur produit s'élève et s'abaisse avec la tranquillité et la prospérité publiques.

1846 est l'année la plus prospère du régime antérieur. 1847 commence à se ressentir de la crise financière et politique; ses produits sont un peu inférieurs à ceux de 1846. En 1848 les revenus indirects s'affaissent tout à coup; ils diminuent de 144 millions. Si on remarque que cette somme est à peu près égale à celle que l'impôt des 45 centimes demandait en même temps au pays, on reconnaît une fois de plus avec quel soin le législateur doit mesurer les forces des contribuables. Il peut demander au pays plus que ses forces ne lui permettent de donner, mais il ne l'obtient pas; ce qu'il obtient d'un côté, il le perd de l'autre. En 1849, votre élection, Sire, commence à rendre le repos à la France, et les revenus indirects s'améliorent malgré la réduction de l'impôt du sel. L'amélioration se continue en 1850; elle s'arrête en 1851 devant les incertitudes de l'avenir; puis elle reprend avec vivacité en 1852, et l'accroissement est tel qu'aucune époque n'en avait vu de semblable.

Pour bien apprécier les produits de 1852, il est bon de les comparer aux produits de l'année la plus prospère du régime antérieur, c'est-à-dire de 1846, aux produits de l'année précédente, c'est-à-dire de 1851, et enfin de les rapprocher des prévisions dont ils avaient été l'objet dans la loi des finances de 1852.

En 1846 le produit des revenus indirects a été de 827 millions; en 1852, il a été de 810 millions (1).

Ainsi, à ne considérer que ces deux chiffres, et sans tenir compte des modifications et suppressions d'impôt qui ont eu lieu depuis 1846, il n'y aurait entre 1852 et 1846 qu'une différence de 17 millions.

Mais telle n'est pas la situation. Pour faire cette comparaison, il faut tenir compte des modifications d'impôt qui ont eu lieu depuis cette époque.

D'une part, l'impôt du sel a été réduit des 2/3; la taxe des lettres a été diminuée, le dixième perçu par le Trésor sur les octrois a été supprimé, le droit d'enregistrement sur les obligations a été réduit de moitié.

D'autre part, certains droits de timbre et d'enregistrement ont été augmentés; le remaniement du droit des boissons a été fait de manière à en accroître un peu le produit; le sel employé dans les fabriques de soude a été assujetti à l'impôt.— Toute compensation faite, les réductions de taxes apportées depuis 1846 aux impôts indirects ont été de 69 millions, les augmentations de 50, de sorte qu'en définitive la réduction a été de 19 millions.

Si donc on veut comparer 1846 à 1852, il faut ramener 1846 à ce qu'il eut été avec les taxes actuelles, c'est-à-dire réduire ses produits de 19 millions.

Ainsi rectifié, 1846 n'aurait produit que 808 millions, soit 2 millions de moins que 1852.

1852 a donc atteint et même dépassé 1846.

Votre Majesté remarquera combien il est heureux de voir la fortune publique arriver ainsi, dès la première

(1) Pour établir ce chiffre de 810 millions, on suppose que les réalisations de la deuxième partie de l'exercice 1852 seront égales seulement à celles de la deuxième partie de l'exercice 1851, c'est-à-dire d'environ 5 millions et demi.

année de son règne, au point où quinze années de paix l'avaient amenée en 1846.

Comparons maintenant les produits de 1852 à ceux de 1851.

1851 avait donné 744 millions; 1852 en donne 810, c'est-à-dire, 66 millions de plus.

A aucune époque, pareil accroissement n'avait eu lieu. Dans cette plus-value, l'enregistrement entre pour 24 millions, le timbre pour 3, les droits de douane à l'importation qui correspondent surtout à l'entrée des matières premières pour 22 millions, les boissons pour 8 millions, le sel pour 5, le tabac pour 4, les lettres pour 4.

Cette augmentation s'est donc répartie sur toutes les branches des impôts indirects, et, par suite, sur tous les éléments de la fortune publique.

Pour faire avec exactitude la comparaison de 1852 et de 1851, il convient, comme pour 1846, de rendre ces deux années exactement comparables, c'est-à-dire de déduire de cet accroissement ce qui provient des modifications de taxes et de tarifs qui ont été opérées d'une année à l'autre.

Compensation faite entre ces diverses modifications, il en résulte que, si 1851 avait eu les mêmes taxes, ses produits auraient été augmentés de 7 millions. Ce n'est donc pas 66 millions, mais seulement 59 qui représentent la plus-value réelle de 1852 sur 1851, c'est-à-dire l'augmentation de produit donnée, d'une année à l'autre, par les mêmes impôts, les mêmes taxes, les mêmes tarifs.

Si maintenant nous rapprochons les revenus indirects de 1852 des prévisions auxquelles ils avaient donné lieu, nous trouvons que le budget de 1852 les avait évalués à 781 381,000 fr., de sorte qu'ils ont donné, en réalité, 28 millions et demi de plus que ces prévisions.

Votre Majesté m'excusera, j'espère, d'être entré à cet égard dans d'aussi longs développements. Cette augmentation du produit des impôts existants méritait, Sire, toute votre attention et toute celle de la France, pour deux raisons: parce qu'elle est en quelque sorte la mesure de la prospérité publique, et surtout parce que c'est elle qui permettra bientôt d'atteindre l'équilibre du budget sans nouveaux impôts, sans nouvelles charges pour le pays.

Cette plus-value de 28 millions et demi donnée par les revenus indirects n'est pas la seule qui se soit produite: les contributions directes et les ressources diverses présentent, de leur côté, une augmentation de 9 millions et demi au delà des évaluations, ce qui fait que les recettes réalisées dépassent les prévisions de 38 millions.

Le découvert probable de 1852 sera donc réduit à environ 28 millions.

Le déficit de 1851 a été de 100 millions; l'amélioration sera donc extrêmement remarquable.

Ce résultat financier de l'exercice 1852, ces 28 millions de découvert, ce n'est pas encore l'équilibre, mais nous sommes bien près de l'atteindre; et, avant de porter un jugement sur ce résultat, le pays n'oubliera pas les réductions d'impôt qui ont eu lieu depuis quelques années.

J'ai déjà rappelé à Votre Majesté que les réductions de taxes opérées sur les contributions indirectes s'élèvent, toute compensation faite, à 19 millions; mais il en a été effectué une autre plus importante encore, celle de la contribution foncière.

Ce dégrèvement dont les contribuables vous sont reconnaissants, et que Votre Majesté pourra, je l'espère, continuer un jour, a réduit la contribution foncière de 27 millions, et, compensation faite de quelque autres modifications de détail aux contributions directes, il a diminué les ressources du Trésor de 25 millions.

La réduction de taxes et d'impôts opérée depuis 1848 s'élève donc, en totalité, à 44 millions.

Pour achever ce qui concerne les perceptions de 1852, permettez-moi, Sire, de vous rendre compte du recouvrement de l'impôt.

Jamais, depuis quinze ans, la situation du recouvrement de l'impôt direct n'avait été aussi favorable.

Au 31 décembre dernier, les rentrées présentaient sur les termes échus une anticipation de paiement d'environ 10 millions, soit 20 centièmes de douzième.

Le 31 décembre 1851, l'anticipation n'était que de 2 millions, soit 6 centièmes de douzième. Le 31 décembre 1850, au lieu d'avances, les recouvrements présentaient un léger retard sur les termes exigibles.

Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il coïncide avec une réduction notable dans les frais de poursuite.

La proportion moyenne de ces frais n'a été, pendant l'année 1852, que de 2 fr. 74 c. pour 1,000 fr. de recouvrements effectués; elle avait été de 5 fr. 07 c. pendant l'année 1851.

Aussi, il y a eu en 1852 empressement des contribuables à se libérer, et ménagements accordés à ceux qui se trouvaient en retard.

Au commencement de ce rapport, j'ai exposé à Votre Majesté que le découvert légué au Trésor par les exercices antérieurs à 1852 était de 651,852,631 fr.

Le découvert probable de 1852 sera de	28,000,000
Total. . . .	679,852,631 fr.

Pour avoir l'ensemble des charges de la dette flottante, il faut à cette somme ajouter encore ce qui a été remboursé aux rentiers qui n'ont pas accepté la conversion.

Cette opération a eu les résultats suivants:

La dette 5 0/0 s'élevait en capital à 3,646,363 880 fr.;

Et, en intérêts, à 182,318,194 fr.

74 millions (73,711,840 fr.) de remboursements, soit 2 0/0 du capital, ont été demandés par les rentiers et immédiatement effectués.

Le reste des rentiers a accepté la conversion.

L'intérêt de la dette a été diminué de 18 millions, et les charges annuelles du Trésor réduites de pareille somme.

Le capital de la dette a été atténué de 78,515,705 fr., savoir: 73,711,840 fr. remboursés aux rentiers qui n'ont pas accepté la conversion, et 4,803,865 fr. remboursés pour portions non inscriptibles à ceux qui l'ont acceptée.

Ce remboursement de 78 millions, qui équivaut à une sorte d'amortissement puisqu'il a été fait sans emprunter, a été opéré avec les ressources ordinaires du Trésor; il est resté à la charge de la dette flottante et augmente d'autant les découverts.

Cette addition porte l'ensemble des découverts à la fin de l'exercice de 1852, à 758,368,336 fr. Mais pour être juste envers le passé, il convient de dire qu'en même temps que le Trésor est chargé de ce découvert que lui ont légué les exercices précédents, il a en portefeuille, au 1er janvier 1853, 118 millions d'obligations qui représentent les remboursements que les Compagnies de chemins de fer doivent faire à l'État pour prix des travaux qu'il a exécutés sur les lignes qu'il leur a concédées.

Les règles de la comptabilité veulent que ces obligations soient imputées aux exercices pendant lesquels elles seront recouvrées, et elles feront ressources pour ces exercices, mais elles n'en appartiennent pas moins au compte moral des exercices antérieurs; si on voulait les juger d'après le découvert qu'ils nous lèguent, il conviendrait de réduire ce découvert du montant de ces obligations.

A un autre point de vue, bien qu'elles soient exigibles seulement dans une période de quelques années, le Trésor, s'il en avait besoin, pourrait en faire ressource immédiatement. Il convient donc, pour apprécier le poids actuel de ce découvert, d'en déduire celles de ces obligations qui ne sont pas déjà affectées par la loi de finances à l'exercice 1853.

Elles s'élèvent à 91 millions, et une grande partie de ces obligations est à courte échéance.

Ce découvert est-il trop lourd pour la dette flottante?

Quelques explications suffiront pour lever toute incertitude à ce sujet.

Les ressources de la dette flottante sont de deux sortes, les fonds que le Trésor est obligé de recevoir et ceux qu'il appelle suivant ses besoins.

Dans la première catégorie sont principalement les fonds des caisses d'épargne, ceux des établissements publics et ceux de la Caisse des dépôts et consignations. Aux termes des lois existantes le Trésor est obligé de recevoir les fonds de cette catégorie, et doit en servir l'intérêt.

Pour avoir l'emploi de ces capitaux, il est donc forcé d'avoir un découvert considérable.

S'il venait à le consolider ou à le supprimer d'une façon quelconque, il n'en serait pas moins contraint de recevoir ces capitaux et d'en servir l'intérêt, quoiqu'il ne pût leur donner emploi.

La seconde catégorie des ressources de la dette flottante comprend les capitaux que le Trésor appelle suivant les besoins, et ce sont principalement les bons du Trésor.

Voici maintenant le chiffre et la composition de cette dette au 1er février 1853:

Fonds des caisses d'épargne.	190	millions
Fonds des communes et des établissements publics	157	
Fonds de la Caisse des dépôts et consignations	60	
Avances des receveurs généraux. . .	69	
Fonds de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.	88	
Bons du Trésor.	122	
Divers.	24	
	690	millions

Votre Majesté remarquera d'abord que la plus forte part de cette dette appartient à la catégorie obligatoire; ce sont les fonds des caisses d'épargne, ceux des communes et établissements publics, ceux de la Caisse des dépôts et consignations. Ces fonds, que le Trésor est obligé de recevoir, qu'on est obligé de lui verser, et dont le dépôt est en quelque sorte permanent, entrent dans la composition de la dette flottante actuelle pour près de 500 millions, soit pour les trois quarts.

L'abondance de ces ressources obligatoires est si grande, qu'au lieu de chercher à augmenter les ressources facultatives dont il dispose, au lieu de solliciter les capitaux qu'il appelle suivant ses besoins, le Trésor, en ce moment, est obligé d'en restreindre l'affluence. C'est ainsi qu'il a successivement abaissé l'intérêt des bons du Trésor jusqu'à 3, 2 et 1 1/2; c'est ainsi que, tout récemment, il a réduit l'intérêt alloué aux receveurs généraux pour leurs avances.

J'ajoute qu'aujourd'hui l'encaisse du Trésor est de 151 millions, ce qui prouve que les découverts, loin d'être trop lourds pour les forces de la dette flottante, sont, au contraire, insuffisants pour absorber ses ressources.

Avant de terminer l'examen de 1852, permettez-moi, Sire, d'appeler votre attention sur les résultats de quelques mesures qui appartiennent à l'histoire financière de cette année.

Je viens de parler de la plus importante, la conversion de la rente 5 0/0.

Cette mesure s'est accomplie de la manière la plus heureuse. En diminuant les charges annuelles de l'État, elle a, en outre, contribué, à l'abaissement du taux de l'intérêt, et ces deux résultats ont été obtenus sans embarras pour l'État, puisque les remboursements demandés ne se sont élevés qu'à une faible somme; sans froissement et sans dommage pour les rentiers, puisque depuis la conversion, c'est-à-dire depuis dix mois, le cours de 4 1/2 0/0 a constamment été supérieur au cours qu'avait le 5 0/0 au moment de la conversion.

Le privilége de la Banque de France a été prorogé jusqu'en 1867, et la Banque a été autorisée à prêter sur actions et obligations de chemins de fer. Les avances qu'elle a faites sur ces valeurs à l'intérêt de 3 0/0 ont puissamment contribué à l'activité des affaires.

L'impôt des boissons a été remanié, le droit d'entrée a été réduit de moitié, le droit de détail a été augmenté, le dixième de l'octroi a été supprimé. Ces modifications, qui, tout en augmentant le produit de l'impôt, avaient l'avantage d'en améliorer l'assiette, ont été favorablement accueillies et ont eu d'heureux résultats.

Les économies provenant de la réunion des douanes et des contributions indirectes ont été employées à améliorer ce dernier service, et ces améliorations, qui ont fortifié l'organisation du personnel, se traduiront bientôt par des augmentations de revenu.

La fabrication de la nouvelle monnaie de bronze a commencé; on admire la beauté de son empreinte, la perfection de son exécution, et partout elle est recherchée.

Exercice 1853.

Je n'ai plus maintenant qu'à indiquer sommairement les prévisions auxquelles l'exercice 1853 peut donner lieu.

La loi du 8 juillet 1852 a établi le budget de 1853 avec un découvert provisoire de 34 millions. Depuis cette époque, des crédits supplémentaires ont été ouverts; ils s'élèvent à 18 millions et demi, ce qui porte l'insuffisance actuelle à 52 millions et demi.

Le sénatus-consulte de décembre dernier a apporté

au vote et au règlement du budget des modifications importantes.

Désormais, le budget sera voté par ministère; la répartition en chapitres se fera par décrets impériaux, et, lorsque cette répartition aura été faite, des virement d'un chapitre à l'autre pourront de même être ordonnés par décret.

Ce régime sera appliqué au budget de 1853.

En adoptant ce système, les auteurs de la Constitution se sont inspirés de cette pensée, qu'au pays, par ses députés, il appartient de fixer annuellement la somme qu'il veut mettre à la disposition du chef de l'Etat pour le gouverner, l'administrer et le défendre : que cette somme une fois déterminée, c'est au chef de l'Etat à en régler l'emploi suivant les besoins et les intérêts du pays.

Votre Majesté a pensé que ce système, tout en donnant au gouvernement la liberté et l'indépendance dont il a besoin, assurait au pays autant au moins de garanties d'économie qu'il en avait lorsque ses représentants étaient appelés à régler les moindres détails des services administratifs.

Ce but sera atteint, Sire, mais à la condition que, sauf les cas tout à fait extraordinaires et exceptionnels, les crédits supplémentaires disparaîtront.

La faculté de virement d'un chapitre à l'autre supprimera la presque totalité des annulations de crédits; il faut que, par contre, elle supprime de même la presque totalité des crédits supplémentaires.

S'il en est ainsi, le budget de 1853 pourra atteindre l'équilibre, car le découvert de 52 millions et demi qu'il présente actuellement sera en grande partie effacé par la plus-value des recettes.

En effet, le budget de 1851 ayant été fait au commencement de l'année 1852, les revenus indirects n'ont été évalués pour 1853 qu'à 803 millions et demi, c'est-à-dire à 6 millions et demi de moins qu'ils n'ont produit en 1852.

Il n'est douteux pour personne qu'ils donneront davantage, et que leur produit ira croissant avec le mouvement des affaires et le développement de la prospérité publique.

1852 a produit 66 millions de plus que 1851.

Je n'oserais compter pour 1853 sur un accroissement pareil, mais il est permis d'en espérer un très-considérable.

Le mois de janvier est déjà connu, et ses produits ont excédé de plus de 8 millions et demi ceux du mois de janvier 1852.

Si cette proportion se maintenait, elle donnerait pour 1853 une augmentation bien supérieure à celle de 1852; mais il est nécessaire de dire que le mois de janvier 1851 n'avait pas été favorable, et que l'amélioration des produits n'a daté que de février 1852.

Toutefois, avec de tels accroissements de recette, on peut, sans excès de confiance, espérer pour 1853 l'équilibre du budget.

J'ai terminé, Sire, le compte-rendu que vous m'avez ordonné de vous présenter.

Ce compte-rendu contient l'exposé fidèle de la situation des finances de l'Empire.

Cette situation, je le répète avec confiance à Votre Majesté, est de tout point satisfaisante.

La France sera heureuse d'apprendre que, grâce au développement de la fortune publique et à l'accroissement des revenus qui en résulte, grâce aussi à l'économie que, pour obéir à vos ordres, votre gouvernement apportera dans tous les services, dans toutes les dépenses de l'Etat, elle n'aura, malgré les grandes choses qui viennent de s'accomplir, malgré les grands travaux publics que vous exécutez, point de charges nouvelles à subir, point d'impôt nouveau à redouter. Cette certitude augmentera sa reconnaissance pour vous, Sire, qui l'avez sauvée, et sa confiance dans les institutions que vous avez établies.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre des finances,

BINEAU.

Comptoir national d'escompte.

PROCÈS-VERBAL

De l'Assemblée générale extraordinaire du 22 janvier 1853.

L'an mil huit cent cinquante-trois, le samedi 22 janvier, à deux heures de relevée, les actionnaires du Comptoir national d'escompte de Paris, convoqués extraordinairement, en conformité des art. 21 et 28 des statuts, se sont réunis en assemblée générale, au siége de la Société, rue Bergère, n° 14, sous la présidence de M. H. Biesta, *directeur.*

Etaient présents :

MM. Pinard, *Sous-Directeur.*

Administrateurs.

L. André,
Boissaye,
Brassac,
Callou,
Cohin,
Dubochet,
Gillet,
Langlois,
Laveissière,
Levillain,
Melon,
Niel,
Pagnerre,
Sommier,

Etaient également présents MM. Chevalier et Germain Thibault, membres de la Commission municipale de la ville de Paris, et délégués auprès du Comptoir.

A deux heures et demie, 416 actionnaires étrangers au Conseil d'administration ayant signé la feuille de présence, l'assemblée, conformément à l'art. 26 des statuts, se trouve constituée, et la séance est ouverte.

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des finances, annonçant qu'il a délégué M. Lemaître, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances, pour le représenter à l'assemblée.

M. le Président invite M. Lemaître, présent à la séance, à prendre place au bureau.

La feuille de présence constatant que les deux plus forts actionnaires sont M. A. Marcuard et Ce, et M. Ledagre, président du Tribunal de commerce de la Seine, M. le Président les proclame scrutateurs.

Le bureau, ainsi composé, désigne pour secrétaire M. Lucy-Sédillot, juge au Tribunal de commerce, qui déclare accepter ces fonctions.

Le procès-verbal de la séance de l'assemblée générale du 28 juillet dernier est lu et adopté.

M. le Président rappelle en quelques mots l'objet de la réunion, et donne lecture des art. 2, 3 et 11 des statuts, ainsi que des modifications proposées par le Conseil d'administration, dans les termes suivants :

ART. 2.

Ancien.	*Modifié.*
Le fonds social sera de vingt millions de francs. Il sera composé, savoir : Pour six millions six cent soixante-six mille cinq cents francs par des actionnaires souscripteurs. Pour six millions six cent soixante sept mille francs par la ville de Paris en obligations. Et pour six millions six cent soixante-six mille cinq cent francs par l'Etat en bons du Trésor.	Le fonds social, qui était de vingt millions de francs, est porté à trente-trois millions trois cent trente-trois mille cinq cents francs Il est composé, savoir : Pour vingt millions de francs par des actionnaires souscripteurs. Pour six millions six cent soixante-sept mille francs par la ville de Paris, en obligations. Et pour six millions six cent soixante-six mille cinq cents francs par l'Etat en bons du Trésor.

ART. 3.

Ancien.	*Modifié.*
Les six millions six cent soixante-six mille cinq cents francs à fournir par les actionnaires, sont représentés par treize mille trois cent trente-trois actions de cinq cents francs chacune.	Les vingt millions de francs à fournir par les actionnaires sont représentés par quarante mille actions de cinq cents francs chacune. Treize mille trois cent trente-trois sont déjà réalisées. Les vingt six mille six cent soixante-sept autres seront émises immédiatement par les soins du Conseil d'administration, à un taux fixé par lui, et soumis à l'Assemblée générale des actionnaires.

ART. 11.

Ancien.	*Modifié.*
Le capital à fournir par la ville de Paris et l'Etat garantit jusqu'à due concurrence les pertes qui pourraient résulter des opérations du Comptoir. Ces pertes seront supportées pour un tiers par les Actionnaires; Pour un tiers par la ville de Paris; Et pour un tiers par l'Etat. Il ne pourra être exercé de recours, le cas échéant, sur les obligations qui représentent l'engagement de la ville et de l'État, que pour l'exécution de cette garantie. Ces valeurs, dont la forme a été réglée par la ville et le ministre des finances, resteront dans la caisse du Comptoir.	Le capital fourni par l'État et la ville de Paris garantit jusqu'à due concurrence les pertes qui pourraient résulter des opérations du Comptoir. A partir de ce jour, ces pertes seront supportées pour trois cinquièmes par les Actionnaires; Pour un cinquième par la ville de Paris, Et pour un cinquième par l'État. Il ne pourra être exercé de recours, le cas échéant, sur les obligations qui représentent l'engagement de la ville et de l'État, que pour l'exécution de cette garantie. Ces valeurs, dont la forme a été réglée par la ville et le ministre des finances, resteront dans la caisse du Comptoir.

Dispositions additionnelles.

Les 26,667 actions nouvelles seront émises au cours de 550 fr., dont 500 fr. destinés à l'augmentation du capital du Comptoir, et 50 fr. à l'accroissement de sa réserve sociale.

Sur ces 26,667 actions, 13,333 seront réservées de préférence aux actionnaires porteurs des 13,333 actions déjà émises, à raison d'une action nouvelle pour une ancienne.

Les 13,334 autres seront cédées également au cours de 550 fr., à une Société de capitalistes unis en syndicat, et qui n'ouvriront aucune souscription publique pour en opérer le placement.

Ces actions seront payables à la caisse du Comptoir, ou intégralement en souscrivant, ou dans les délais ci-après, avec un intérêt de 4 0/0, à partir du 1er janvier 1853 :

150 fr. en souscrivant;
125 fr. au 1er mars;
125 fr. au 1er avril;
et 150 fr. au 1er mai.

Elles auront droit, comme les actions anciennes, au dividende du 2e semestre de l'exercice courant, qui a commencé le 1er janvier 1853.

Après cet exposé, M. le Président ajoute que le Conseil d'administration vient aujourd'hui, par l'organe de M. Pagnerre, rendre compte à l'assemblée des motifs qui l'ont déterminé à adopter les résolutions qui précèdent.

M. Pagnerre, au nom du Conseil d'administration, donne lecture du rapport suivant :

RAPPORT AU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

22 janvier 1853.

Messieurs,

M. le Directeur du Comptoir national d'Escompte vient de vous faire connaître les modifications sur lesquelles vous êtes appelés à délibérer; ces modifications portent seulement aujourd'hui sur les art. 2, 3 et 11 des statuts sociaux.

Votre Conseil d'administration vous doit également compte, Messieurs, et des motifs qui l'ont déterminé à vous soumettre ces résolutions, et des diverses négociations suivies par le Directeur du Comptoir pour nous assurer tout d'abord les dispositions favorables de nos deux grands associés, l'État et la Ville, sans l'approbation et le consentement desquels aucun changement ne peut être apporté à l'acte de société du Comptoir national.

C'est ce devoir que nous venons d'accomplir au nom du Conseil.

Dès le 6 juillet dernier, le développement considérable de nos opérations depuis quelques mois déterminait le Conseil d'administration à charger une Commission spéciale, choisie parmi ses membres, de l'examen des questions suivantes :

1° La Société du Comptoir d'escompte doit-elle s'occuper, dès à présent, d'assurer à son existence une prolongation de durée?

2° Son capital doit-il être augmenté?

3° Des modifications doivent-elles être apportées à ses statuts?

Le 29 octobre, cette Commission présentait au Conseil le résultat de ses travaux, dans un rapport longuement motivé, dont nous reproduisons ici les principales considérations :

Extrait du Rapport du 29 octobre 1852.

« Le Comptoir d'escompte de la ville de Paris, créé par décret du 8 mars 1848, réalisait son acte de Société dès le 10, et le 18 il commençait ses opérations. La durée de son existence avait été limitée provisoirement à trois années; mais, le 20 février 1851, une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, du consentement de la ville de Paris, et avec l'approbation de M. le ministre des finances, a décidé que la durée de la Société serait prorogée de six années, à partir du 18 mars 1851. C'est donc au 18 mars 1857, c'est-à-dire dans quatre ans et quelques mois, qu'expire le terme assigné à son existence.

» En présence d'une éventualité aussi prochaine, qui, si nous ne pouvions la prévenir, nous imposerait l'obligation d'arrêter, dès aujourd'hui, le développement toujours croissant de nos affaires, de préparer notre liquidation et d'enlever ainsi au commerce et à l'industrie le puissant concours sur lequel ils sont habitués à compter, votre Commission a pensé unanimement qu'il y avait nécessité, nécessité impérieuse, pour l'administration du Comptoir, à provoquer, de la part des actionnaires, et à solliciter de la Ville et de l'État une prolongation d'existence. Nous avons la certitude que vous partagerez cette opinion.

» Ne savez-vous pas tous, en effet, combien une pareille situation peut être fâcheuse pour un grand établissement de crédit? La plus simple prévoyance lui fait alors une loi de ne pas s'engager dans les opérations importantes; il est forcé de renoncer aux plus utiles améliorations parce qu'il ne pourrait les effectuer assez vite pour qu'elles produisissent leur bienfait; il est, à chaque instant, comprimé dans l'essor qu'il voudrait donner à sa prospérité, dans les services qu'il serait appelé à rendre, et, sous l'empire de cette préoccupation incessante qu'il n'a, devant lui, qu'une existence limitée, précaire, provisoire, il en est réduit à vivre au jour le jour; sa clientèle ne s'accroît plus, les meilleures maisons hésitent à entamer avec lui des relations qui seront bientôt rompues; ses clients habituels vont successivement chercher ailleurs des ressources plus assurées; et il arrive ainsi misérablement, par une voie de décroissance et d'abandon, à l'heure fatale marquée pour sa fin.

» Telle serait la déplorable phase dans laquelle il nous faudrait bientôt entrer, si nous ne parvenions à obtenir une prolongation d'existence qui assure au Comptoir d'escompte de Paris le caractère d'une institution définitive et qui lui permette, non-seulement de se maintenir au degré de prospérité qu'il a si laborieusement atteint, mais encore de s'élever progressivement et d'offrir au commerce, à l'industrie, au travail, des ressources plus étendues, un crédit plus large et plus en rapport avec le mouvement considérable et les développements nouveaux qu'ils ont reçu depuis quelque temps.

» Aux termes du paragraphe 2 de l'article 1er de nos statuts, la durée de la Société du Comptoir peut être prorogée, « du consentement de » la ville de Paris, par une délibération de » l'assemblée générale des actionnaires et avec » l'approbation du ministre des finances. »

» Devons-nous craindre, Messieurs, qu'aucune de ces trois volontés, qui ont déjà concouru à la première prorogation, s'oppose aujourd'hui à la prorogation nouvelle que nous vous proposons de solliciter de chacune d'elles?

» Placés entre une liquidation imminente et la continuation d'une Société qui a donné à ses membres, soit en dividendes, soit en augmentation de capital, plus qu'elle n'avait promis, beaucoup plus que les plus hardis n'auraient jamais pu espérer, les actionnaires du Comptoir ne sauraient hésiter. Leur intérêt dans cette question est d'une telle évidence qu'il nous paraît inutile de le démontrer. De leur part, l'assentiment est certain.

» La Ville et l'État sont intéressés, moins directement que nos Actionnaires, sans doute, à l'existence du Comptoir; mais leur intérêt est plus puissant encore, car c'est l'intérêt public, l'intérêt du travail, de l'industrie, du commerce, de tout ce qui constitue la vie et la richesse du pays, qui nous garantit la continuation de leur généreux concours. Pourquoi ce concours nous a-t-il été donné? Pourquoi nous a-t-il été renouvelé? C'est pour les services que nous pouvions rendre, pour ceux que nous avons rendus.

» Eh bien, cette mission si grande, si utile, que le Comptoir de Paris avait acceptée de grand cœur, à laquelle il s'est dévoué, l'a-t-il jamais désertée? Ses services dans le passé, nous pouvons ne pas les rappeler, ils sont consacrés par des témoignages bien précieux pour lui : la Chambre de Commerce, la Banque de France, le Corps municipal, le Gouvernement, quand il s'est agi de la première prorogation, les ont reconnus dans les termes les plus formels et les plus honorables pour l'Administration du Comptoir.

» Depuis, le Comptoir ne s'est pas arrêté dans cette voie.

» Ainsi :

Du 1er juillet 1849 au 30 juin 1850

	Effets pour	Fr.	c.
Il avait escompté..	237,659	145,630,576	58
Il a escompté pendant l'année 1850-1851........	319,781	215,195,904	27
1851-1852........	382,521	273,473,901	97
Pendant le 1er trimestre de l'exercice courant, du 1er juillet au 30 septembre 1852......	106,578	91,894,813	73
Et nous ajoutons, pendant le 2e trimestre, du 1er octobre au 31 décembre dernier........	151,884	139,495,225	04
Ce qui peut faire présager, pour l'année, une somme de près de...........	—	500,000,000	»
Depuis l'origine, jusqu'au 1er janvier courant, les escomptes du Comptoir se sont élevés à.................	1,477,616	1,086,838,782	82

» Si on prend la moyenne des escomptes par mois, depuis l'origine, on trouve en chiffres ronds :

» Pendant les deux premiers exercices réunis, du 18 mars 1848 au 30 juin 1849 (15 mois 12 jours) :

	Par mois :	
	Effets pour	
	18,000	11,200,000 fr.
» Pendant le 3e Exercice, du 1er juillet 1849 au 30 juin 1850.............	19,800	12,100,000
» Pendant le 4e Exercice, du 1er juillet 1850 au 30 juin 1851.............	26,600	18,000,000
» Pendant le 5e Exercice, du 1er juillet 1851 au 30 juin 1852.............	32,000	22,800,000
» Pendant le 1er trimestre de l'Exercice 1852-1853, du 1er juillet 1852 au 30 septembre dernier..............	35,600	30,600,000
» Enfin aujourd'hui, pendant le 2e trimestre, du 1er octobre au 31 décembre dernier...	50,600	46,400,000

» A côté des opérations d'escompte dont la progression, depuis trois ans, a toujours été ascendante, et dont le chiffre a plus que triplé, le Comptoir peut rappeler d'autres services non moins importants.

» En février 1850, avec l'autorisation du Ministre des finances, il réalisait l'emprunt de 20 millions de l'ancienne Liste civile, remettant ainsi dans la circulation un capital considérable et faisant rentrer dans leurs créances les nombreux commerçants et industriels dont la situation, depuis deux ans, excitait de vives sympathies.

» Au mois de juillet suivant, il présidait à l'organisation d'un établissement nouveau, le Sous-Comptoir des Chemins de fer, qui a déjà rendu et qui est encore destiné à rendre de très-grands services.

» En décembre 1850, le Comptoir d'Escompte ouvrait, dans ses bureaux, une souscription pour concourir à l'adjudication des deux millions de rentes 5 et 3 0/0 provenant des Caisses d'épargne et du Chemin de fer de Lyon ; il se présentait aux deux adjudications, créant ainsi, au profit du Trésor, une concurrence sérieuse et témoignant sa gratitude, envers l'État, pour l'appui qu'il en avait reçu.

» Au mois de juillet 1851, il était appelé par le Gouvernement à placer la portion du capital de la Banque de l'Algérie réservée au commerce de Paris. En quelques jours, la souscription était remplie, et l'Administration du Comptoir avait encore la satisfaction de participer utilement à la formation d'un Etablissement de crédit dont l'existence était devenue indispensable au commerce intérieur de l'Afrique.

» En avril 1852, reconnaissants de la part prise par la ville de Paris à la fondation du Comptoir national, vous ouvriez une souscription qui s'élevait bientôt à plus de 100 millions, pour concourir à l'adjudication de l'emprunt de la ville de Paris.

» Vers la même époque, après avoir contribué puissamment, par des améliorations successives dans vos tarifs, par de nombreuses facilités de crédit offertes au commerce, à l'abaissement du taux de l'intérêt, le Comptoir réduisait encore de 1 0/0 le taux de ses escomptes.

» Enfin, il complétait son capital social, et, pour attester, à la fois, l'utilité de notre institution, sa constante prospérité et la confiance publique qu'elle est parvenue à conquérir, les actions du Comptoir, qui, longtemps, avaient été cotées à la Bourse au-dessous du pair, atteignaient rapidement fr. 650.

» Tels sont les nouveaux services rendus par le Comptoir de Paris, depuis sa prorogation. Pas plus que les anciens, nous en avons la ferme confiance, ils ne seront méconnus par la Ville et par l'État.

» A quoi doivent tendre, en effet, les efforts du Gouvernement? N'est-ce pas à introduire dans nos ateliers, nos chantiers, nos usines, nos manufactures, une plus grande activité ; à créer pour nos produits de nouveaux débouchés ; à compléter nos chemins de fer ; à organiser sur tous les points du pays de grands travaux publics ; à développer sans cesse nos transactions commerciales ; à abaisser successivement le taux de l'intérêt, à ouvrir enfin de nouvelles et larges sources au crédit, sans lequel aucune de ses généreuses intentions ne saurait se réaliser ?

» Eh bien, est-ce alors que l'État est entré hardiment dans cette voie féconde, que nous pourrions craindre qu'il vînt briser une institution qui peut si utilement seconder ses vastes projets ?

» Est-ce alors que la ville de Paris, sous l'impulsion puissante des mêmes idées, consacre ses revenus, emploie toutes ses ressources et engage même l'avenir, pour créer sur tous les points de la capitale d'immenses travaux de toute nature, qu'elle refuserait son consentement à la prorogation de l'existence d'un établissement qui porte son nom, et près duquel ses artisans, ses ouvriers, ses entrepreneurs, ses commerçants, ses industriels ont toujours trouvé et sont assurés de trouver toujours un concours et un appui ?

» En résumé, sur cette première question : « La Société du Comptoir d'Escompte doit-elle » s'occuper, dès à présent, d'assurer à son existence une prolongation de durée ? » votre Commission est d'avis unanime que, non-seulement, il y a urgence à poursuivre immédiatement la réalisation de cette mesure, mais encore que tous les intérêts qui y doivent concourir ne sauraient élever contre elle aucun obstacle sérieux ; tous, au point de vue qui leur est propre, devant y trouver des avantages réels, incontestables.

» La plupart des motifs qui ont déterminé cette première solution impliquent celle à donner à la seconde question : « Le capital du » Comptoir doit-il être augmenté ? »

» Le développement considérable et toujours croissant de nos affaires, les besoins chaque jour plus étendus du commerce et de l'industrie, la situation de notre portefeuille, qui a dépassé 55 millions » (il est aujourd'hui de 70 millions), « ne nous permettent pas d'ailleurs d'hésiter sur ce point. Alors que nos escomptes d'une seule semaine absorbent beaucoup plus que notre capital effectif, il serait contraire à toute prévoyance de ne pas aller au devant des graves inconvénients auxquels pourrait nous exposer une insuffisance aussi manifeste.

» Votre Commission a donc été unanimement d'avis qu'il fallait porter le fonds social à la somme de 33,333,500 fr., savoir : 13,333,500 fr. provenant aujourd'hui des garanties réunies de la Ville et de l'État, et 20 millions à fournir par les Actionnaires.

» Ces 20 millions seraient représentés par 40,000 actions de 500 fr. chacune ; 13,333 actions dé à émises, et 26,667 actions nouvelles. »

Ici, Messieurs, doit s'arrêter la reproduction du rapport fait au Conseil d'administration. La Commission spéciale examinait ensuite les divers moyens à l'aide desquels pourrait être opéré le placement des 26,667 actions à émettre. Nous aurons tout à l'heure à vous entretenir de cette grave question. Puis, elle signalait au Conseil, en outre des modifications qu'exigeait la prolongation de durée et l'augmentation du capital, d'autres modifications dont une expérience de cinq années a fait reconnaître la nécessité. Mais, comme vos résolutions ne doivent porter, cette fois, que sur les changements relatifs à l'augmentation du capital, il serait inutile de vous faire connaître aujourd'hui cette partie du Rapport du 29 octobre.

Ce Rapport donna lieu dans le sein du Conseil à une délibération longue et approfondie, à la suite de laquelle les résolutions proposées par la Commission spéciale furent adoptées à l'unanimité.

M. le Directeur du Comptoir fut chargé de convoquer extraordinairement l'Assemblée générale des Actionnaires, et de pressentir les intentions du Gouvernement sur les résolutions à soumettre aux délibérations de cette Assemblée.

Nous n'entrerons point ici, Messieurs, dans le détail des diverses phases qu'ont suivies ces négociations, mais nous devons vous en faire connaître les résultats ; c'est là surtout ce qu'il vous importe de savoir.

Dès l'origine et pendant tout le cours de ces négociations, nous devons le constater tout d'abord, M. le Ministre des finances a témoigné pour notre institution les plus vives sympathies, les plus bienveillantes dispositions. Votre Conseil d'administration saisit avec empressement l'occasion de manifester les sentiments de respectueuse et profonde gratitude qu'il en a ressentis, et auxquels vous vous associerez tous, nous en sommes certains.

Cependant, Messieurs, M. le Ministre des finances n'a pas laissé ignorer à notre Directeur que, si la ferme volonté du Gouvernement était de fortifier et non d'affaiblir le Comptoir national de Paris, dont il apprécie parfaitement les éminents services et reconnaît l'utilité, elle est aussi de faire cesser, le plus promptement possible, la participation prise par l'État et par la ville à la formation de son capital. Dans la pensée du Gouvernement, cette participation est un fait anormal, exceptionnel, qui ne doit pas durer au delà des temps qui l'ont rendue nécessaire. Le concours des finances du pays ne doit être accordé qu'à celles des entreprises d'utilité générale qui ne sauraient se fonder et subsister sans son aide. Le Comptoir de Paris n'en a plus besoin ; l'institution présente en elle-même les plus sérieuses et les plus solides garanties ; elle est assez puissante, assez prospère, assez forte de sa propre force, pour vivre désormais indépendante et libre ; d'ailleurs, l'appui moral du Gouvernement, le seul qu'elle doive ambitionner aujourd'hui, ne lui manquera pas plus dans l'avenir qu'il ne lui a manqué dans le passé.

En présence de cette déclaration formelle, votre Conseil d'administration, profondément convaincu, après de nouvelles mais infructueuses tentatives, qu'il lui serait impossible d'obtenir l'approbation du Gouvernement tout à la fois à l'augmentation du capital, à la prolongation de durée du Comptoir et aux diverses modifications projetées, s'il ne renonçait pas à la continuation des garanties de l'État et de la Ville, dut se résigner, non sans un profond regret, à l'abandon de ces garanties, à partir, comme dernier délai, du 31 décembre 1854.

Dans sa séance du 26 novembre dernier, le Conseil, en conséquence de cette décision, apporta aux résolutions votées précédemment, les modifications nouvelles qu'elle rendait nécessaires. M. le Directeur du Comptoir fut chargé de solliciter de nouveau l'autorisation de M. le Ministre des finances pour convoquer extraordinairement l'Assemblée générale des Actionnaires. Cette fois, M. le Ministre des finances se montra disposé à donner son entière approbation à la délibération du Conseil du 29 octobre telle qu'elle était modifiée par celle du 26 novembre. Mais un scrupule de légalité, que nous devons respecter, arrêta M. le Ministre des finances dans la réalisation immédiate de ses bonnes dispositions à l'égard du Comptoir. Il ne se crut pas suffisamment investi, par les décrets des 7 et 8 mars 1848, qui constituent la législation spéciale du Comptoir national de Paris, du droit d'approuver, par arrêté ministériel, des modifications aux Statuts, qui, dans son opinion, ne sont pas simplement relatives à la constitution de la Société, mais qui touchent à l'essence même de l'institution. M. le Ministre des finances a pensé qu'il devait recourir à l'intervention du Pouvoir législatif, pour être légalement autorisé à confirmer au Comptoir de Paris, dans la condition nouvelle où le placera le retrait de la participation de la Ville et de l'Etat, les bénéfices de la législation spéciale sous l'empire de laquelle il a vécu jusqu'à ce jour.

Il fallut donc nous résigner encore à ajourner à quelques mois l'accomplissement des actes qui assureront au Comptoir une prorogation d'existence et apporteront aux Statuts sociaux les modifications jugées nécessaires pour asseoir définitivement notre institution sur des bases stables et régulières.

Mais M. le Ministre a parfaitement compris, qu'en présence du développement considérable de nos affaires, avec un portefeuille qui ve-

nait d'atteindre 70 millions, le Comptoir de Paris ne pourrait, sans périls, malgré la sagesse de ses opérations, répondre plus longtemps aux nécessités de la situation, en restant avec son capital primitif. Il a donné l'assurance à notre directeur qu'il autoriserait la Société du Comptoir à élever immédiatement son capital à 33,333,500 fr.

Le 21 décembre, le Conseil d'administration, sur un nouveau Rapport de sa Commission spéciale, adoptait les diverses résolutions qui sont aujourd'hui soumises à vos délibérations. Ces résolutions étaient communiquées à M. le Ministre des finances, à M. le Préfet de la Seine, et, le 3 janvier, le Directeur du Comptoir national recevait la dépêche suivante :

Paris, 3 janvier 1853.

» Monsieur le Directeur, après avoir examiné avec une profonde attention les modifications que le Conseil d'administration du Comptoir national propose d'apporter dans les Statuts de cet établissement et dont vous m'avez donné communication par votre lettre du 28 du mois dernier, je m'empresse de vous annoncer qu'elles ont mon entière approbation. Le maintien de la législation spéciale du Comptoir, après sa transformation, nécessitant le concours du Pouvoir législatif, je soumettrai à l'Empereur les dispositions qu'il me paraîtra convenable d'adopter et qui pourront être converties en loi à l'ouverture de la session prochaine. Je ne doute pas que le Gouvernement, appréciant les services rendus par votre utile institution, durant les temps les plus difficiles, ainsi qu'aux jours de prospérité, ne donne son appui aux mesures qui auront pour effet de la poser sur des bases régulières et durables.

» Je reconnais, du reste, avec vous, que le développement des opérations du Comptoir, suite naturelle des progrès de la prospérité commerciale, réclame une augmentation immédiate de ressources effectives. En conséquence, je suis disposé à autoriser que le capital social soit élevé à 33,333,500 fr., par une émission d'actions, aussitôt que cette mesure aura été approuvée par l'Assemblée générale des Actionnaires.

» Recevez Monsieur le Directeur, l'assurance de ma parfaite considération.

» *Le Ministre des Finances*,

» *Signé* BINEAU. »

Ainsi, Messieurs, les résolutions adoptées par le Conseil d'administration, dans ses séances des 29 octobre, 26 novembre et 21 décembre derniers, comprennent l'augmentation du capital, la prolongation de durée et diverses modifications importantes à apporter aux Statuts ; mais les dispositions relatives à la prorogation d'existence du Comptoir et aux changements à introduire dans son acte de Société, ne seront soumises à votre sanction qu'après le vote de la loi qui doit être présentée au Corps législatif, à l'ouverture de la session prochaine ; vous n'êtes appelés à délibérer, quant à présent, que sur les articles concernant l'augmentation du capital.

Telle est aujourd'hui, Messieurs, la situation de cette affaire, qui, depuis plus de six mois, est l'objet des plus vives préoccupations et de la sollicitude la plus sérieuse du Conseil d'administration et de la direction. Les questions qu'elle embrasse sont, sans contredit, les plus importantes que nous ayons jamais eu, que, peut-être, nous aurons jamais à résoudre ; elles doivent décider de l'avenir de notre institution. Nous avons la conscience d'avoir apporté à l'examen de ces questions le zèle et la maturité qu'elles exigeaient. Si vous avez, comme nous, la conviction profonde qu'il nous était impossible de leur donner une solution plus conforme aux intérêts du commerce et de l'industrie, à l'intérêt public et à vos propres intérêts, vous approuverez sans hésitation les résolutions qui vous sont proposées.

Nous arrivons, Messieurs, au terme de ces longues explications ; il ne nous reste plus qu'à vous entretenir des moyens à l'aide desquels peut être opéré le placement des 26,667 actions à émettre. C'est là une affaire d'exécution dont le Conseil aurait pu se réserver la décision ; mais c'est en même temps une opération délicate et il n'a pas voulu en prendre seul la responsabilité. Il soumet donc à la sanction de l'assemblée générale des actionnaires les moyens qu'il a cru devoir adopter, et vous apporte les motifs qui ont déterminé sa préférence.

Les questions que nous avons eu à résoudre lorsqu'il s'est agi de réaliser le complément de notre premier capital, se sont présentées de nouveau. Mais la situation n'est plus la même : il s'agissait alors de placer des actions qui étaient en cours d'émission depuis quatre ans, qui n'avaient pu trouver d'acquéreurs parce qu'elles étaient toujours restées au-dessous du pair ; elles venaient à peine de l'atteindre, et il était fort incertain, en présence d'une émission relativement aussi considérable, qu'elles pussent s'y maintenir. Aujourd'hui, nos actions sont à près de 700 fr. Il s'agit, non de réaliser le complément de notre capital, mais de l'augmenter ; il s'agit, à côté des 13,333 actions déjà émises, d'effectuer le placement de 26,667 actions nouvelles. Le mode que nous imposaient alors les circonstances et qui a d'ailleurs parfaitement réussi, au grand avantage des actionnaires primitifs du Comptoir, ne peut donc plus être employé, du moins dans toute sa plénitude ; c'est ce qui nous est apparu tout d'abord.

(*La suite au numéro prochain.*)

Jurisprudence.

TRIBUNAL CIVIL DU HAVRE.

Présidence de M. Elie-Lefebvre, Juge.

Audiences des 26, 27 et 28 janvier.

VILLE DU HAVRE. — CHEMIN DE FER. — ACTIONS. — GARANTIE D'INTÉRÊT.

La loi du 6 juillet 1838 avait concédé à une compagnie l'entreprise d'un chemin de fer de Paris au Havre ; mais cette compagnie, après avoir fait quelques études sur le terrain, ne tarda pas à entrer en liquidation. Bientôt une nouvelle compagnie se présenta pour recueillir une partie de l'héritage de la première. La société Laffitte, Blount et Cᵉ soumissionna le chemin de Paris à Rouen, qui lui fut concédé par la loi du 15 juillet 1840. La ligne de Rouen au Havre fut laissée en dehors comme trop onéreuse.

Cependant le commerce et la ville du Havre, menacés dans leurs relations avec l'Allemagne et la Prusse, par la concurrence des chemins de fer belges, se préoccupaient vivement de l'exclusion qui les frappait. Des démarches actives furent faites pour arriver à la constitution d'une nouvelle compagnie. La présentation de la loi relative à l'établissement des grandes lignes était encore venue accroître les inquiétudes du Havre qui était en dehors des tracés, lorsqu'une lettre du 2 mars 1842, de M. Charles Laffitte informa le maire du Havre qu'une société, dont il était le représentant, soumissionnait la ligne de Rouen au Havre. L'appui effectif de la ville était réclamé par les soumissionnaires. La ville leur accorda, à leur choix, un million payable en dix années, ou une garantie d'intérêt de 4 0/0 sur cinq millions d'actions pendant quinze années. Les négociations entre la Compagnie et le Gouvernement se poursuivaient, lorsque, le 21 avril, une nouvelle lettre de M. Laffitte informa la ville que la publication d'un mémoire relatif au chemin de fer, par M. Clerc, délégué de la chambre de commerce, avait porté le Gouvernement à rendre plus rigoureuses les conditions qu'il imposait à la Compagnie, et que si la ville n'accordait pas tout à la fois le million et la garantie d'intérêt, l'affaire devait être considérée comme manquée. Le Conseil municipal, séance tenante, accorda ce qui lui était demandé, à la condition que la garantie profiterait de préférence aux actions souscrites au Havre.

Le chemin de fer fut enfin concédé à la Compagnie représentée par M. Ch. Laffitte, et la loi promulguée le 11 juin 1842. La Compagnie se mit à l'œuvre, et le chemin fut livré à la circulation en mars 1847. Mais bientôt, les événements de février 1848 survenant, la Compagnie se trouva dans l'impossibilité de donner aucuns dividendes à ses actionnaires. Quelques-uns de ceux qui étaient porteurs des actions garanties par la ville, réclamèrent l'exécution de cette promesse, mais la ville s'y refusa. De là procès, dans lequel les actionnaires demandent qu'il leur soit payé 30 fr. 50 c. par action pour les trois années 1848, 1849 et 1850, pendant lesquelles ils ont reçu moins de 4 0/0 par an.

A cette demande la ville du Havre répondait : 1° que les demandeurs ne justifiaient pas qu'ils fussent les représentants des souscripteurs du Havre ; 2° que la garantie de la ville ne pouvait s'entendre qu'en ce sens, que les produits des chemins ne seraient pas suffisants pour servir 4 0/0 d'intérêt au capital social de 20 millions, et non à ce capital augmenté des emprunts faits par la Compagnie ; 3° qu'enfin la Compagnie s'était livrée à des opérations étrangères à ses statuts, et qui avaient aggravé sa position ; elle tirait de ces moyens la conséquence qu'elle était déliée de ses obligations.

Mᵉ Hébert était chargé de soutenir la demande des actionnaires. Il a soutenu que la qualité des demandeurs était justifiée par la représentation d'actions définitives, sur lesquelles la Compagnie des chemins de fer avait apposé un timbre spécial en les délivrant au lieu et place des certificats d'actions timbrés par la ville ; qu'aucune erreur, aucune fraude n'était possible ; que la production par la même personne d'un certificat d'action timbré par la ville et d'une action timbrée par la Compagnie, bien que les numéros fussent différents, était une preuve suffisante qui dispensait de toute autre.

Au fond, il a soutenu que la garantie donnée par la ville du Havre était pure et simple ; qu'aucune limite n'avait été fixée quant au capital à dépenser ; que les opérations reprochées à la Compagnie avaient eu lieu pour augmenter les produits de la ligne ; que les comptes

avaient été régulièrement approuvés; qu'il n'y avait donc pas lieu à les critiquer. Il a conclu en demandant que la ville du Havre fût condamnée à des dommages-intérêts envers chaque actionnaire, parce que, en se refusant à exécuter son obligation, elle avait paralysé leurs actions dans leurs mains, et en 10,000 francs de dommages-intérêts envers la Compagnie du chemin de fer, appelée en cause par les actionnaires, dommages-intérêts motivés, parce que la ville avait calomnié cette Compagnie en la représentant comme l'auteur du procès.

Me Toussaint, pour la ville du Havre, était spécialement chargé de développer l'exception tirée du défaut de qualité des demandeurs. Il a exposé qu'une première communication faite par les demandeurs pour justifier leur qualité, s'était trouvée entachée de la plus grave irrégularité; qu'alors les actionnaires demandeurs avaient appelé en cause la Compagnie des chemins de fer; qu'il était résulté des volumineuses productions faites par elle, que dans la substitution des actions définitives aux actions provisoires l'ordre des numéros n'avait pas été suivi, malgré la prescription des statuts sociaux; qu'il en résultait une grande incertitude sur le point de savoir si les actions définitives représentées étaient bien celles qui correspondaient aux promesses timbrées par la ville. Enfin, il a signalé diverses erreurs de détail. Il a, en outre, cherché à établir, par la lecture de diverses lettres, que ce procès n'était suscité à la ville que par la Compagnie du chemin de fer, qui voulait la contraindre par là à accepter sa gare pour entrepôt.

Me Rabiou a ensuite abordé les moyens du fond. Il a exposé qu'au moment où la ville s'était engagée, la situation de l'affaire était bien connue. La Compagnie estimait les travaux à faire à 39 millions au plus, et elle se proposait d'y faire face au moyen de son capital de 20 millions, d'un prêt de 10 millions consenti par l'Etat, d'une subvention de 8 millions accordée par le même, et d'un million donné par la ville du Havre. Si, plus tard, elle a parlé d'éventualités de 45 millions, cela n'avait rien de sérieux. Enfin, la ville a-t-elle garanti 4 0/0 d'intérêt sur 5 millions *d'actions*, c'est-à dire du capital social, et non sur 5 millions du capital à dépenser? Si maintenant la Compagnie a dépensé 20 autres millions qu'elle a empruntés et dont elle prélève les intérêts et l'amortissement sur ses produits, la ville ne peut être responsable de cet état de choses, et contribuer ainsi au paiement de ces emprunts par une voie indirecte. D'ailleurs, les emprunts ont été contractés à des conditions très-onéreuses. Dès lors, le contrat intervenu entre la ville et la Compagnie stipulant pour les actionnaires, se trouve entièrement dénaturé et n'existe plus.

Me Rabiou ajoutait qu'en fût-il autrement, la ville est encore fondée à repousser la demande, parce que la Compagnie des chemins de fer n'a pas donné à son capital la direction qu'il devait recevoir, et s'est engagée dans diverses spéculations qui sortent de ses attributions.

Quant à la demande de dommages-intérêts, elle n'a été formée que pour attribuer au Tribunal la connaissance de la contestation et se réserver la faculté d'appel. A aucune époque, les actions garanties par la ville n'ont obtenu un cours de préférence sur les autres. Dès lors, aux termes de l'article 1153 du Code Napoléon, les demandeurs n'ont droit qu'aux intérêts du jour de la demande.

De vives répliques, auxquelles a pris part Me Deleuze, avocat de la Compagnie du chemin de fer, ont clos le débat.

M. O'Reilly, procureur impérial, a résumé brièvement les arguments mis en avant de part et d'autre. Il s'est attaché à faire ressortir le bien fondé de la demande des actionnaires. Il a insisté pour que cette demande fût accueillie, parce que les actionnaires justifient suffisamment leur qualité, et que, dans tous les cas, la ville pourrait exercer un recours contre la Compagnie si elle payait à tort entre leurs mains; parce qu'en outre l'engagement de la ville est clair, que la situation actuelle est bien celle qui a été prévue dans l'engagement. Si le malheur des temps qui ont suivi la catastrophe de février, a-t-il dit, a amené le moment prévu en 1842, la ville ne peut s'en prendre à la Compagnie, qui a loyalement exécuté ses engagements. M. le procureur impérial a chaudement insisté sur la demande de dommages-intérêts formée contre la ville. Elle lui paraît devoir être accueillie de tous points et dans une large proportion, parce que la ville, par une injuste résistance, a mis les actionnaires dans la nécessité de lui faire un procès dispendieux, et qu'il est juste de les indemniser.

Le Tribunal a renvoyé la prononciation du jugement à l'audience de quinzaine.

L'Ericsson, nouveau moteur à air dilaté.

Nous publions plus loin des détails intéressants sur les essais qui ont eu lieu à New-York d'un nouveau moteur fonctionnant par l'air dilaté; l'auteur de cette machine est le capitaine Ericson. Sans prétendre atténuer en rien le mérite de l'inventeur américain, nous devons rappeler que l'idée première d'un moteur à air dilaté appartient à un ingénieur français, M. Franchot, dont nous nous souvenons avoir vu fonctionner un appareil il y a plus de quinze ans. De nombreuses ressemblances existent entre les moyens employés par M. Franchot et par le capitaine Erickson pour résoudre le problème; seulement M. Ericsson a eu l'avantage de ne jamais manquer de capitaux pour continuer ses recherches et tenter une grande expérience, tandis que M. Franchot a vu plusieurs fois ses ressources taries par les événements et ses travaux brusquement interrompus.

Cette réserve faite, nous formons des vœux pour le succès entier de la nouvelle machine *l'Ericsson*, qui, en réduisant, s'il faut s'en rapporter aux journaux américains, la consommation du combustible de 80 0/0, ouvre, non seulement à la navigation, mais à l'industrie et aux chemins de fer une ère magnifique de prospérité reposant sur la base d'économies importantes qui ne coûtent rien à personne.

Voici les détails extraits des journaux des Etats-Unis.

Nous avons à plusieurs reprises parlé des expériences qui se poursuivent aux États-Unis, pour l'application d'une nouvelle découverte de l'ingénieur suédois Ericsson, consistant dans la substitution de la force expansive de l'air chaud à celle de la vapeur d'eau. C'est à New-York qu'a été construit le premier navire mû par ce système. Les journaux américains, et d'après eux les journaux anglais ont suivi avec un vif intérêt toutes les phases de la construction et des expériences. Le *New-York Herald* et le *Courrier des États-Unis* arrivés par le dernier paquebot, donnent de curieux détails sur une course d'essai faite dans la baie de New-York, le mardi 4 janvier, par le navire *Ericsson*.

Il en résulte que la vitesse constatée a été de quatorze milles à l'heure, et que la consommation de charbon, pour une force de 2,200 tonneaux, a été seulement de *six tonneaux* pour vingt-quatre heures; ce qui, comparativement aux navires à vapeur de même force, présente une économie de 94 0/0. Un tel résultat est si prodigieux, qu'on a peine à ne pas croire à quelque exagération dans les rapports. En admettant même cette dernière hypothèse, il y a encore un énorme progrès constaté, et il n'est pas besoin de commentaires pour faire comprendre les avantages qui pourront être réalisés dans la navigation et dans l'usage des machines fixes. Nous aurons probablement occasion de revenir sur ce sujet, lorsque l'*Ericsson* accomplira son premier voyage en Europe. En attendant, nous croyons devoir reproduire les articles du *New-York Herald* et du *Courrier*:

« Le navire *Ericsson*, construit sur le nouveau principe, a fait son voyage d'essai mardi matin dans la baie de New-York. D'après la complète réussite qui a couronné cette expérience, on ne doit plus hésiter à reconnaître que le calorique, comme grand élément naturel appliqué à la locomotion, est destiné à opérer une révolution générale dans la navigation et à produire d'inestimables bienfaits pour l'humanité.

» L'*Ericsson* a chauffé mardi matin et est parti de William's-Burg entre 9 et 10 heures. A 9 heures 56 minutes il a passé devant le mât de pavillon de l'île du Gouverneur, et à 10 heures 30 minutes 30 secondes il était devant le fort Diamant, ayant ainsi parcouru une distance de 7 milles 3/8 en 34 minutes et 30 secondes.

» De là il s'est avancé dans la baie, a doublé la bouée inférieure de Spithead à 11 heures 21 minutes; alors il a jeté l'ancre, par suite d'une tourmente de neige. La distance entre les points repérés de l'île du Gouverneur et du fort Diamant étant parfaitement déterminée par la triangulation, et étant de 7 milles 600 yards, la vitesse obtenue a donc été de 14 milles en une heure. La consommation du combustible a été reconnue être seulement de *six tonneaux anglais pour vingt-quatre heures, ce qui offre une économie sur la navigation à vapeur de p us de 90 0/0.* Comme le navire cale 16 pieds 10 pouces, un tel résultat, dans une première expérience, a étonné tous ceux qui sont intéressés dans l'entreprise.

» L'*Ericsson* présente un aspect très-élégant et unique, par suite de l'existence des quatre cheminées blanches qui s'élèvent de 10 ou 12 pieds au-dessus du pont, et qui ont quelque ressemblance avec des colonnes ioniques sans leurs chapiteaux. Ces cheminées ont 30 pouces de diamètre, et reposent sur des piédestaux blancs aussi. Deux de ces colonnes ou tuyaux servent au dégagement de l'air de la machine, et les deux autres servent à l'émission de la fumée. Le tour de leur base est orné de cercles et de moulures dorés. Ces dorures sont encore aujourd'hui, après dix à douze jours de chauffage, parfaitement claires.

» Quand on pénètre dans le premier entrepont, l'œil est frappé de l'absence de toute cloison et de l'existence de deux couloirs de 200 pieds de long, régnant de chaque côté des chambres et salons. Les cabines présentent de même une ligne continue d'un bout à l'autre du navire, et des passages de chaque côté entre les salons de l'avant et de l'arrière. Comme spécimen d'architecture navale, il n'est pas un navire dans notre magnifique marine marchande qui puisse lutter avec l'*Ericsson* pour les gracieuses proportions et la symétrie de la construction. Tous ceux qui l'ont vu s'accordent à exprimer leur admiration pour ce beau bâtiment et pour ses qualités supérieures comme voilier, indépendamment de l'assistance de sa machine.

» Pour de puissantes raisons, les intéressés dans l'entreprise avaient apporté les plus grandes précautions et une justes méfiance pour empêcher qu'on n'eût connaissance à l'étranger des détails de l'installation de la machine. Dans ce but, des parties de celles-ci ont été confectionnées dans différentes villes: à New-York, à Philadelphie, à West-Point, etc., etc., d'après des plans et des cotes fournis par l'ingénieur.

Les calculs ont été si parfaits et si justes, que chaque pièce de la machine, ainsi préparée, a pu être assemblée avec la plus complète exactitude; en sorte que, selon l'expression d'un des intéressés, une feuille de papier de soie n'aurait pu trouver place dans les joints.

» Cette circonstance témoigne par elle-même de la grande capacité mécanique du constructeur. Les mêmes précautions jalouses ont été observées quant aux permissions délivrées aux étrangers pour monter à bord. Jusqu'à ce moment, aucune description correcte de la machine n'a été publiée, et nous croyons fermement que celle que nous présentons ici à nos lecteurs, de ce remarquable navire sera lue avec un intérêt proportionné à l'importance de l'invention dont l'*Ericsson* est l'application première.

» Que le lecteur nous accompagne comme nous avons suivi à travers le navire son brave et courtois commandant, le capitaine Lowber, à l'habileté et à l'expérience nautique duquel il a été confié. « Laissez-moi d'abord, nous a dit notre guide, vous montrer la cale aux marchandises, et ensuite nous remonterons et examinerons le bâtiment en détail. » Nous descendîmes en conséquence dans la cale, et nous remarquâmes sa vaste étendue, qui est d'environ 250 pieds de long.

» Elle est entièrement libre de tout embarras, excepté dans un espace au milieu qui contient les cylindres entourés de fortes cloisons; il n'y a point de soutes consacrées, comme dans les steamers, à recevoir le charbon, qui peut être logé en suffisante quantité de chaque côté de la machine. On estime que la cale peut contenir 1,400 tonneaux de thé ou d'autres marchandises légères; dans le cas d'un voyage en Australie ou en Californie, elle peut être disposée pour le logement de 4 à 500 passagers. Un ventilateur, établi sur un nouveau principe et mis en mouvement par la machine, porte l'air dans toutes les parties de la cale.

» Vers le milieu de celle-ci se trouve une sorte d'enclos carré qui ne communique qu'avec l'entrepont supérieur et qui est disposé pour le logement des femmes attachées au service des passagers des chambres. C'est là une grande amélioration sur les dispositions actuelles des navires, où l'on prend peu ou point de soin pour cette classe de voyageuses. Nous avons trouvé cette salle proprement et confortablement meublée, avec douze ou quatorze lits et tous les accessoires, les boîtes et tiroirs nécessaires aux femmes de service.

» De la cale aux marchandises, nous sommes montés par un large escalier à l'entrepont supérieur. Celui-ci est occupé, de l'avant à l'arrière, par 60 chambres: celles de l'arrière contiennent 2 lits chaque, et celles de l'avant en contiennent 3. Nous avons examiné d'abord cette dernière portion, et nous avons été émerveillés de l'élégance et du goût avec lesquels elles est meublée. L'air chaud et l'air froid sont fournis à chaque partie du navire par la machine. La disposition particulière du navire et l'espace comparativement faible occupé par la machine ont permis d'établir autour de l'ensemble des cabines une promenade intérieure d'environ 300 pieds de développement. Dans l'entrepont supérieur, l'espace entre les cabines et le corps du navire est de 12 pieds de large, et circule également tout autour.

» Une des plus importantes particularités des dispositions est l'absence de recoins, et l'on ne peut qu'admirer l'habileté avec laquelle chaque portion d'espace a été employée d'une manière utile.

» Après cette agréable partie de notre inspection, nous sommes arrivés à l'espace réservé pour la machine. Cette place se distingue par la même simplicité et par les mêmes caractères d'habileté supérieure et de bonnes dispositions que l'on remarque sur les autres points du navire.

» Indépendamment du principe capital, le caractère distinct de la machine de l'*Ericsson* consiste dans le mode de sa communication avec l'arbre de couche, en même temps que deux paires de cylindres travailleurs sont employés à fournir un mouvement rotatoire, de même que dans les doubles machines à vapeur des navires de mer. L'arrangement à l'aide duquel le capitaine Ericsson obtient cette action uniforme offre une des plus élégantes combinaisons mécaniques produites jusqu'ici. Chaque paire de cylindres travailleurs, avec leurs propres cylindres alimentaires, est placée parallèlement à l'axe longitudinal du navire : une paire en avant et l'autre en arrière de l'arbre de couche.

» Les cylindres alimentaires étant renversés et placés à quelque distance au-dessus des cylindres travailleurs, avec leurs ouvertures correspondant à celles de cesdits cylindres, un espace reste libre entre les deux et contient un levier triangulaire pour transmettre la force verticale des pistons en action à la manivelle de l'arbre de couche, par un mouvement diagonal. L'angle moyen de leur diagonale étant d'environ 45 degrés en arrière du plan vertical de l'arbre de couche pour la machine de l'arrière, et de 45 degrés en avant du même plan pour la machine antérieure, on conçoit que la force des deux machines agiront presque à angle droit, l'une par rapport à l'autre. Par là, l'on évite l'emploi des deux manivelles et de l'arbre intermédiaire des machines à vapeur marines, une simple manivelle placée au milieu du navire calorique servant à transmettre, d'une manière parfaite, le mouvement rotatoire nécessaire pour la marche des roues à aubes.

» En comparant plus en détail le mécanisme de l'*Ericsson* avec la double machine à vapeur, on verra que les quatre bielles pendantes ont disparu, que les traverses supérieures et inférieures sont supprimées aussi; on ne voit plus quatre tiges latérales, et par-dessus tout il n'y a plus de parallélogrammes, avec leurs joints délicatement ajustés, et les leviers, pour convertir les mouvements courbes en mouvements rectilignes. Au lieu de toutes ces complications, on trouvera tout simplement un levier triangulaire pour chaque machine, avec un anneau et une tige s'y rattachant pour transmettre la force des pistons à la manivelle de l'arbre de couche. De plus, les quatre gigantesques chaudières des steamers océaniques font place à quatre petits fourneaux élevés entre les cylindres travailleurs.

» Les condenseurs, les pompes alimentaires, les soupapes de sûreté, etc., et tout l'attirail de tuyaux qui remplissent le fond d'un steamer océanique, ont tous disparu, et au lieu de robinets de jauge, de flotteurs, de soupapes d'injection, exigeant chacun une vigilance incessante de la part de plusieurs têtes et le service de plusieurs bras, une simple poignée attachée à une soupape des machines suffit pour régler à la volonté d'un seul homme les mouvements du navire calorique; la mise en mouvement, l'arrêt, la marche en avant ou en arrière, le ralentissement de la vitesse sont obtenus à l'aide de cette simple poignée, sans qu'on ait à s'inquiéter aucunement des conditions particulières, si essentielles dans la manœuvre des machines du steamer océanique.

» Les dispositions du navire calorique sont telles, que l'air nécessaire pour le service des machines, c'est-à-dire un poids de 50 à 70 tonneaux par heure, doit passer à travers les foyers et la salle qui les renferme avant d'entrer dans les cylindres alimentaires, en sorte qu'on a constaté dans l'*Ericsson* que la température était actuellement trop basse pour la commodité des chauffeurs.

» Comme œuvre d'ingénieur, le mécanisme de l'*Ericsson* est de beaucoup supérieur à tout ce qui existe jusqu'à présent. Les mécaniciens qui voient quatre cylindres ouverts, chacun de 168 pouces de diamètre, avec leurs pistons de plus de 22,000 pouces carrés de surface et une course de 6 pieds, peuvent mieux apprécier la grandeur de la conception. Pour l'observateur ordinaire, le mouvement de toute la machine est prodigieux. Nous ne pouvons que nous estimer très-heureux de ce que le principe calorique a été introduit dans le monde sur une échelle si bien en rapport avec son importance, et de ce que notre métropole a eu l'honneur de l'inaugurer. »

Voici la description plus technique du *Courrier* :

« Le *Coloric-Ship Ericsson* est sorti hier de la baie pour la seconde fois, emportant une cinquantaine d'invités, dont la plupart journalistes. Parti du pied du Castle-Garden à neuf heures et demie, il a été jusqu'en dehors du fort Hamilton et est revenu mouiller près de la Batterie vers une heure. Laissant de côté les *speeches* et les *resolved* d'usage, nous allons essayer d'expliquer le jeu de la machine, sans espérer toutefois atteindre le degré de lucidité avec lequel le capitaine Ericsson en a fait la description à ses invités, au bruit des *boum boum* de ses immenses pistons.

» Le grand principe qui sert de base, celui de la récurrence du calorique, a demandé à l'inventeur vingt ans de réflexions pour être traduit en machine : il consiste à se servir constamment de la même chaleur pour échauffer l'air que l'on fait entrer dans les cylindres. L'appareil au moyen duquel on applique ce principe s'appelle régénérateur, et l'on peut s'en faire une idée claire en supposant qu'un homme ait la bouche remplie par une éponge métallique chaude: s'il aspire, l'air extérieur, en traversant les pores de l'éponge chaude, s'échauffera et arrivera chaud dans les poumons, tandis que l'éponge, ayant cédé son calorique, sera devenue froide; s'il expire l'air ainsi échauffé, cet air, en traversant de nouveau l'éponge, l'échauffera et arrivera refroidi à l'extérieur. Si, au lieu de produire ces mouvements par les contractions des muscles de la poitrine des individus, un soufflet est adapté à la bouche pour produire l'aspiration et l'expiration, nous avons presque la machine d'Ericsson.

» Cette machine se compose de deux cylindres verticaux superposés: celui d'en bas est le cylindre travailleur; celui d'en haut est une pompe qui comprime l'air dans un réservoir placé au dessus. Ce réservoir et le cylindre sont unis par un tube qui traverse le régénérateur et porte des soupapes ordinaires pour ouvrir ou fermer la communication. Sous le fond du cylindre est un foyer.

» Le feu étant allumé, la première opération à faire pour mettre la machine en train est, par un moyen extérieur, de comprimer l'air dans le réservoir; cela fait, on ouvre la communication avec le cylindre: l'air, s'y précipitant, pousse le piston vers le haut, et, comme ce piston est lié par des tiges en fer avec celui de la pompe, celle-ci comprime immédiatement dans le réservoir la quantité d'air qui en est sortie. La surface du piston moteur étant à peu près double de celle de la pompe, l'air a pris au contact du fond du cylindre la quantité de chaleur nécessaire pour doubler son volume en conservant sa pression. La moitié de la force contenue dans cet air comprimé est employée par la pompe à comprimer de l'air froid; l'autre moitié constitue la force de la machine.

» Lorsque le piston arrive au sommet de sa course, les soupapes sont manœuvrées de manière à fermer le réservoir d'air froid et à laisser échapper l'air chaud du cylindre au travers du régénérateur. Cet air s'y refroidit avant d'arriver dans l'atmosphère et y laisse la chaleur en magasin; le poids du piston suffit pour produire ce résultat et l'amener lui même au bas du cylindre. Les valves étant remises dans leur position initiale, le piston va remonter de nouveau; mais, à partir de ce moment, l'air qui passe du réservoir au cylindre s'échauffant en traversant le régénérateur, le fond chauffé du cylindre n'a plus à fournir que la petite quantité de chaleur emportée par l'air exclu et celle perdue par le rayonnement des surfaces chaudes.

» La construction de l'*Ericsson* n'est pas une entreprise commerciale, c'est une expérience de physique sur une échelle gigantesque du jeune géant américain. La coque du navire, remarquable par la perfection des formes, a 250 pieds de long, 40 pieds de maître bau, et sur lest cale 17 pieds. Au-dessous du pont, quatre cheminées de 30 pouces de diamètre s'élèvent à douze pieds seulement au-dessus du pont : deux d'entre elles sont les cheminées des foyer ; les deux autres servent à rejeter au dehors l'air qui sort des régénérateurs. Les roues ont 32 pieds de diamètre et 10 pieds de largeur.

» L'arbre-moteur, de 18 pouces de diamètre, porte en son milieu un coude de 3 pieds 8 pouces de rayon au manneton duquel viennent s'attacher deux bielles inclinées à 45°; en avant de l'arbre, il y a deux appareils tels que celui que nous avons décrit; ces deux appareils attelés à un balancier mettent en mouvement l'une des bielles; deux autres cylindres, avec leurs pompes disposées semblablement en arrière de l'arbre, font marcher l'autre bielle.

» CYLINDRE ET PISTON.— Les cylindres ont 14 pieds de diamètre, et le piston a 6 pieds de course. Il y a un an à peine, les plus large cylindres qui eussent jamais été fondus avaient 8 pieds de diamètre, et l'on doutait qu'il fût possible d'en fondre de plus larges sans les manquer. Aujourd'hui, MM. Hoggs et Delamater sont prêts à en exécuter de 20 pieds, à leurs risques et périls. Une autre difficulté, déclarée par beaucoup insurmontable, était celle d'empêcher les pistons de s'échauffer, ce qui détruisait les garnitures en empêchant le graissage. Les pistons sont des boîtes creuses plates au-dessus et concaves au-dessous; leur épaisseur au bord est de six pieds, mais la garniture n'occupe que la partie supérieure. L'intérieur des pistons est remplie de plâtre et de charbon, corps mauvais conducteurs. Cet arrangement a si bien réussi, que la chaleur est à peine suffisante pour fondre le suif.

» FOYERS ET FONDS DES CYLINDRES. — Le fond des cylindres est une surface convexe en dessus et formée de manière à s'emboîter exactement dans le piston quand celui-ci descend. Ce fond a un pouce et demi

d'épaisseur, et est échauffé par la chaleur rayonnante du feu d'anthracite ou de coke placé cinq pieds plus bas. Cette distance a été adoptée pour que les fonds ne rougissent pas, et a répondu si bien à ce qu'on en attendait, qu'on suppose déjà qu'ils pourront, quoique au contact de l'air, durer plus de quatre ans, la durée moyenne des bouilleurs à vapeur aux États-Unis.

» RÉGÉNÉRATEUR. — Cette partie de l'appareil, la plus remarquable sans contredit, est celle qui a été inventée la première et a donné depuis le moins d'embarras à l'inventeur. Le régénérateur se compose d'une série de toiles métallique placées parallèlement les unes à côté des autres dans une boîte de 6 pieds de largeur sur 4 de hauteur. Chacune des toiles a donc 24 pieds carrés; il y en a 200 pour chaque cylindre: c'est près de 10,000 pieds carrés. Le nombre des mailles est évalué à 100 millions. Les fils des toiles ont un seizième de pouce de diamètre.

» PRESSION ET TEMPÉRATURE. — La pression qui a été trouvée la plus avantageuse est celle de 12 livres par pouce carré, c'est-à-dire un peu plus qu'une atmosphère. La plus haute température à laquelle l'air s'élève dans l'intérieur du cylindre est de 384° Farenheit. Pour en doubler le volume, il faudrait qu'il atteignît 450°; mais cette température aurait des inconvéniens qu'on a voulu éviter. Quand l'air, après avoir fait le travail qui lui est assigné dans la machine, est rejeté hors du bateau, il n'a plus que 30 degrés de chaleur au-dessus de la température extérieure. Quand la machine donne 15 coups de piston par minute, la quantité d'air qui a fonctionné par heure dans l'appareil est en poids de 75 tonnes. On peut avec cette donnée calculer la quantité de chaleur enlevée par l'air rejeté au dehors, en se rappelant que la capacité calorique de ce gaz est seulement un quart de celle de l'eau.

» DÉTENTE. — Un arrangement essentiel, quoique non apparent, est celui des appareils de détente qui, en fermant les soupapes avant la fin de la course, permettent d'employer la puissance d'expansion de l'air. Dans la pompe, l'air pris à la pression extérieure n'arrive à la pression de 12 livres que quand le piston a parcouru 30 pouces de sa course. Dans le cylindre, la pression est de 12 livres par pouce pendant les deux tiers de la course; la valve est alors fermée, et le dernier tiers est parcouru par le pouvoir expansif de l'air. Or, pour avoir 12 livres de pression réelle, comme il y a d'un côté du piston 15 livres de pression atmosphérique, il y a au dedans 27 livres de pression; ceci, détendu dans la proportion de deux volumes à trois, laisse à la fin de la course 18 livres. C'est seulement trois livres par pouce au dessus de la pression ordinaire.

» Les autres parties de la nouvelle machine n'offrent aucune disposition qui nous paraisse mériter d'être mentionnée particulièrement.

» M. Ericsson affirme que son bateau consommera seulement 6 tonnes de charbon par 24 heures, en produisant le travail de 600 chevaux. L'exactitude de ces prévisions doit recevoir la sanction de la pratique; mais, si elles se réalisent, il prendra rang à côté de Watt et de Fulton, en accomplissant une de ces révolutions pacifiques qui font gagner des siècles à l'humanité.

» En terminant ses explications, le capitaine Ericsson, qui n'est pas riche, a dit: « Depuis vingt ans que je travaille à ma machine, j'ai été arrêté bien souvent par des difficultés imprévues; j'ai eu des impossibilités apparentes à surmonter; mais jamais je n'ai été arrêté par le manque de capitaux. » C'est le plus beau compliment qui ait jamais été fait au génie d'entreprise des Américains, et ceux qui aujourd'hui en pouvaient prendre la plus grande part pour eux étaient MM. Kitching et Stoughton.

» VICTOR BEAUMONT,

» *Ingénieur civil.* »

Compagnie royale de la canalisation de l'Ebre.

Nous avons annoncé dernièrement qu'un décret royal, émanant du gouvernement espagnol, avait approuvé les statuts de la Compagnie concessionnaire de la canalisation de l'Ebre depuis le port des Alfaquès, sur la Méditerranée, jusqu'à Saragosse, ensemble du privilége exclusif de la navigation à vapeur sur le fleuve rectifié, du droit de vendre les eaux à l'agriculture et les forces motrices à l'industrie, ainsi que les terrains considérables à conquérir sur le delta formé par le fleuve à son embouchure.

Nous reviendrons prochainement sur cette entreprise, qui doit féconder l'une des provinces les plus fécondes et les plus riches de l'Espagne, et en faveur de laquelle le gouvernement a accordé une garantie de 6 0/0 d'intérêt et de 1 0/0 d'amortissement sur un capital plus considérable que celui nécessaire pour l'exécution des travaux, qui ont été déjà l'objet de traités avantageux avec de grands entrepreneurs.

Nous avons sous les yeux les statuts approuvés de la Compagnie concessionnaire; nous les publierons dans un prochain numéro; en attendant, nous donnons ici la liste des membres composant le Conseil d'administration :

Conseil d'administration de la Compagnie royale de la canalisation de l'Èbre,

Nommé à l'unanimité dans l'assemblée générale des actionnaires qui a eu lieu le 18 décembre 1852, lorsque la Société s'est constituée, sous la présidence de Son Excellence le gouverneur civil de Madrid, en vertu de l'ordonnance royale du 16 dudit mois.

Son Excellence le duc de Riansarès, grand d'Espagne, sénateur du royaume, *président*;

Son Excellence le duc d'Osuna, grand d'Espagne, sénateur du royaume;

Son Excellence le comte de Quinto, sénateur du royaume, conseiller d'Etat;

Son Excellence le comte del Retamoso, sénateur du royaume;

Son Excellence le comte de San Luis, ancien ministre de l'Intérieur, membre du Congrès des Députés;

Son Excellence M. D. Pedro de Egana, ancien ministre de la Justice, membre du congrès des Députés;

Son Excellence M. D. Nazario Carriquiry, membre du Congrès des Députés, receveur général des finances de la province de Madrid;

Son Excellence le duc de Villahermosa, grand d'Espagne;

Son Excellence le duc de San Carlos, grand d'Espagne;

Son Excellence M. le général Messina, sénateur du royaume;

M. D. José Eugenio de Eguizabal, gentilhomme de la Chambre de S. M. C.

M. Jean-Marie de Grimaldi, président du conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray;

M. le prince de Montléart;

M. Eugène Le Comte, membre du Corps législatif;

M. Lainel, membre du conseil général des manufactures;

M. J.-L. de Abaroa, associé de la maison J.-J. d'Uribarren et Compagnie;

M. F.-X. de Ezpeleta, banquier;

M. Canuto Calvet, banquier;

M. John Masterman Junior, banquier;

M. Ambroise Moore;

M. Edmond Elsden Goldsmid, administrateur du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray.

Comité directeur.

Son Excellence le comte de Quinto;

Son Excellence le comte de San Luis;

Son Excellence le comte Del Retamoso;

M. Jean-Marie de Grimaldi;

M. Edmond Elsden Goldsmid.

Comptoir national d'escompte de Paris.

Deuxième et dernier avis.

MM. les porteurs d'actions de la Société du Comptoir national d'escompte sont prévenus que la souscription aux 13,333 actions qui leur ont été réservées dans la nouvelle émission votée par l'assemblée générale des actionnaires, le 22 janvier dernier, est ouverte depuis le 5 février courant au siége de la Société, rue Bergère, 14, de 10 heures du matin à 4 heures du soir.

En conséquence, tout porteur d'actions du Comptoir est admis, sur la présentation de ses titres, à souscrire au taux de 550 fr. un nombre égal d'actions de la nouvelle émission.

Ces nouvelles actions seront payables à la caisse du Comptoir avec un intérêt de 4 0/0 à partir du 1er janvier 1853, ou intégralement en souscrivant, ou aux époques ci-après, savoir : 150 fr. en souscrivant, 125 fr. au 1er mars prochain, 125 fr. au 1er avril prochain, 150 fr. au 1er mai prochain.

Les actions nouvelles auront droit comme les anciennes au dividende du deuxième semestre de l'exercice courant, qui a commencé le 1er janvier 1853.

La souscription sera irrévocablement fermée le 15 février courant, à quatre heures du soir.

Le chemin de fer de Saint-Germain et les Docks.

Un traité récent a été conclu entre la Compagnie des docks et celle du chemin de fer de St-Germain, représentée par M. Emile Pereire. Ce traité met la Compagnie de Docks-Napoléon en possession des deux talus du chemin de fer, sur l'emplacement desquels s'élèveront les bâtiments destinés à mettre les docks en communication directe avec les lignes de St-Germain, de Versailles, de l'Ouest, du Havre, de Rouen et de Cherbourg. La Compagnie de Saint-Germain s'est engagée à effectuer elle-même le déblaiement du sol, à raison de 3,000 mètres par jour au moins, et l'habile ingénieur, M. Flachat, qui dirige cette difficile opération, espère pouvoir la terminer en moins de quatre mois. Les travaux de terrassement ont été commencés cette semaine, et vont être poussés avec la plus grande activité.

Service télégraphique.

Le public est informé qu'une ligne télégraphique électrique de jonction vient d'être établie entre Calais et Boulogne.

La taxe des dépêches de Paris à Calais, par la voie d'Arras, était de 7 fr. 50 c. pour une dépêche de vingt mots.

La taxe pour une dépêche semblable, par la voie nouvelle de Boulogne, sera de 6 fr. 72 c. seulement.

FAITS DIVERS.

— Le ministre des travaux publics a décidé la formation d'un service spécial pour les études d'une ligne de chemin de fer de Lyon à Bordeaux et d'une ligne de Limoges à Agen, avec embranchement de Libos à Cahors. La première ligne sera divisée en trois sections: 1re de Saint-Etienne à Lempde, confiée à M. Goyot, ingénieur en chef de la Haute-Loire; 2e de Lempde à Bretenoux, dont est chargé M. Garella, ingénieur en chef du Canal 3e de Bretenoux à Périgueux, confiée à M. Kermaingant, ingénieur en chef de la Dordogne. La ligne de Limoges à Agen est divisée en deux sections : de Limoges à Périgueux et de Périgueux à Agen, dont sont chargés MM. Comprobst, ingénieur en chef de la Haute-Vienne, et Couturier.

— Le télégraphe électrique entre Londres et Marseille fonctionne avec une activité dont le *Courrier de Marseille* du 30 janvier cite l'exemple suivant :

« Hier, une dépêche électrique de quatre-vingts et quelques mots a été expédiée à Londres à deux heures après midi; la réponse est arrivée à Marseille à trois heures et demie. »

Les paquebots à vapeur du Finistère ont dernièrement transporté à Morlaix les fils destinés à établir les communications de télégraphie électrique entre Brest et Angers, où elles se réuniront au réseau qui existe déjà entre cette dernière station et Paris. Le gouvernement, du reste, se propose, dit-on, d'étendre aux autres parties importantes du Finistère le système de télégraphie électrique, qui remplacerait dans le département les anciens signaux qui le mettaient en relation directe avec Paris. C'est ainsi que Brest communiquera bientôt, par ce moyen, avec Quimper, le chef-lieu, Landerneau et Morlaix.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. E. L., à Moulins. — N° 1, une feuille de transfert, signée de vous et légalisée, suffira. — N° 2, le jour de la réception de votre ordre. — P. S. Nous pouvons vous procurer un comptable vérificateur; mais la constatation que vous désirez n'est pas possible à l'amiable. Elle ne pourrait se faire que par voie judiciaire ou par le syndic, après une plainte déposée qui pourrait vous exposer à de graves désagréments.

M. P. A. C., à Versailles. — N° 1, second ordre. — N° 2, il n'en est pas question quant à présent. — N° 3, le droit n'est pas certain, mais éventuel et d'un exercice douteux. — N° 4, voir n° 3. — N° 5, il est raisonnable de vendre.

M. A. P., à Neufchateau. — N° 1, le dividende et l'époque du paiement seront fixés par l'assemblée générale des actionnaires au mois d'avril. — N° 2, environ 7 fr. — N° 3, non. — — N° 3 *bis*, oui. — N° 3 *ter*, non.

M. T. à Grenelle. — N° 1, gardez. — N° 2, vendez. — N° 3, gardez. — N° 4, gardez; les Compagnies sont d'accord. — N° 5, gardez et convertissez en même valeur le n° 2. — N° 6, conservez.

M. G., à Chalon-sur-Saône. — N° 1, c'est fait. — N° 2, une pour une.

M. J. L., à Ch. — N° 1, gardez. — N° 2, attendez. — N° 3, vendez. — N° 4, attendez si vous n'avez pas besoin de réaliser. Si vous vendez, remplacez et le 2 et le 4, par du Nord.

Veuve M. P. et M., à Lyon. — N° 1, 50 à 52 f. — N° 2, 40 à 42 fr. — N° 3, 55 à 60.

M. B. G., de Lyon. — N° 1, 40 à 45 fr. Il n'en est pas question. — N° 2, 55 à 60 fr., cela dépend de la dépense. — N° 3, non. — N° 4, non. — N° 5, vendez.

M. M. D., au Neubourg. — N° 1, les statuts sont soumis au Conseil d'Etat ; gardez. — N° 2, gardez.

M. H., à Strasbourg. — N° 1, c'est douteux. — N° 2, non.

M. S. C., à Lille. — N° 1, voyez la cote de ce jour; la deuxième émission à 300 fr. restera ouverte du 7 février au 15 mars. — N° 2, l'amélioration a commencé à se produire. — N° 3, gardez.

M. C. A., à Nyons. — Fait droit; vous aviez donné ordre de laisser votre journal au bureau et ne l'avez pas révoqué. — N° 1, il n'y a pas encore d'organisation, mais seulement un traité avec la Compagnie de Saint-Germain pour les travaux de terrassement, qui sont dès à présent en activité. — N° 2, il n'y a pas de garantie d'intérêt pour cette valeur; il sera sage de réaliser aux environs du pair. — N° 3, Nord, Strasbourg, Orléans, Midi, Gray.

M. A. E., à Rouen. — N° 1, l'article dont vous parlez était une simple note dont les chiffres étaient puisés dans les documents parlementaires; nous ne garantissons en aucune manière le résultat. — N° 2, le Nord est de beaucoup préférable comme présent et comme avenir. — N° 3, nous ne garantissons pas 66 fr. — N° 3, c'est toujours l'une des meilleures valeurs de la place, et loin d'être tombée plus bas que les autres, elle est relativement plus chère.

M. G., à l'Aigle. — La Banque prête seulement pour 60 jours, sauf à renouveler à l'échéance.

M. J. C., à Thumereis. — N° 1, pas avant un an, suivant toute probabilité. — N° 2, 22 mars, 22 juin, 22 septembre, 22 décembre. — N° 3, il n'est pas commencé. — N° 4, inconnu.

M. G., à Dunkerque. — Reçu le mandat et fait le nécessaire. — N° 1, elles ont remonté ces jours-ci. — N° 2, Dijon, Méditerranée.

J. MIRES.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de Saint-Etienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilomètres.)

Recettes du mois de janvier 1852.

8,109 voyageurs..................	6,531 fr.	40c.
21,932 tonnes de marchandises...	30 111	78
Total........	36,643	18
Mois correspondant de 1852......	28,716	20
Augmentation en faveur de 1853...	7 926	98

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

Recettes du mois de janvier 1853.

Voyageurs....................	26 103 fr.	50
Marchandises, bagages, etc........	18,690	67
Total........	44,794	17
Recettes totales du mois correspondant de 1852................	37,699	97
Augmentation en 1853....	7,094	20

Chemin de fer de Léopold.

DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de janvier 1853.

Voyageurs et bagages..............	105,346	35
Recettes diverses..................	51 453	90
Total du mois ...	156,800	25
Mois correspondant de 1852....	146,391	45
Différence en faveur de 1853.	10,408	80

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1853.

61,677 voyageurs	221,383	80
Bagages, marchandises, etc.	365,830	73
Total	587,614	53

Semaine correspondante de 1852.

56,226 voyageurs	185,123	85
Bagages, march., etc.	257 406	51
Produit total	412,530	36

Recette totale du 1er au 4 février.

1853	2,814 462	40
1852	1,232,003	87

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 30 janvier au 5 février 1853.

15,278 voyageurs	76,136 fr.	25 c.
Bagages, marchandises, etc.	101 861	75
Total de la semaine	180 998	»
Total de l'exercice courant	856,384	30
Semaine correspondante de 1852	147 697	45
Exercice correspondant de 1852	759,732 fr.	05 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 30 janvier au 5 février 1853.

8,825 voyageurs	24,553 fr.	70 c.
Bagages, Marchandises, etc	45,165	40
Total de la semaine	69,775	10
Total de l'exercice courant	1,738 647	65
Semaine correspondante de 1852	58,249	20
Total de l'exercice correspondant	1,459,827 fr.	50 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 23 au 29 janvier 1853.

(Grande vitesse.) 25,751 voyageurs.	160,548	95
(Petite vitesse.) bag., marchand.	164,126	66
Total de la semaine	324 675 fr.	61 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 (1)	1,317,644	07
Total	1,642,319	68
Semaine correspondante de 1852 (2)	273,165	75
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	1,066,320	05
Total de l'exercice correspondant	1,339,485	80

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs ; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 30 janvier au 5 février 1853.

Voyageurs	179,662	97
Bagages, marchandises etc.	325,916	39
Total	505,579	36
SECT. D'ANG^{e}. — Voyageurs	21,516	05
— Bagages, march., etc.	14,882	85
Totaux	541,978	26
Semaine correspondante de 1852	431,925	03
Différence en faveur de 1853	110,053	23
Recettes du 1er janv. au 5 fév. 1853	2,563,146	88
Dº de la section d'Angoulême	180,271	25
Total	2,743,418	13
Recette correspondante de 1852	2,140,910	28
Différence en faveur de 1853	602,507	85

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—4e semaine.

Du 22 au 28 janvier 1853.

33,396 voyageurs	143,700 fr	85 c.
Bagages, messagerie, etc.	37,554	08
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	164,481	10
Total de la semaine	345 796	03
Recettes antérieures	1,033,669	48
Total général de 1852	1,379,465	51

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(4e semaine.)

Du 24 au 30 janvier 1853.

9 057 Voyageurs	19,042	50
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	23 984	70
Total	43,027	20
Semaine correspondante de 1852	36,382	38
Recette totale du 1er au 30 janv.	194,423	09
Dº 1852	146 480	51
Différence en faveur de 1853	47,912	58

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 31 janvier au 6 février 1853.

Ouest.— 9,587 voyageurs, gr. vitesse.	38,002	60
Petite vitesse	24,457	74
Total	62,460	34
Rive gauche. — 13,191 voyag.	11,679	65
Total	74,139	99
Rive droite. — 25,995 voyag.	23,016	70
Total	97,156	69
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	44,111	60
Rive gauche	9,853	30
Total	53,964	90
Rive droite	16,569	40
Total	70,534	30

Recette tot. du 1er au 6 février 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	365,136 f.	29 c.
Id. 1852	297,684	80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 291 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kil m. — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 janvier 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	30,265	20
Bagages et marchandises	44,277	55
Total de la semaine	74 542	75
Semaine correspondante de 1852	62,157	»
Augmentation	12 835	75
Recettes du 1er au 28 janvier 1853	315,364	70
— — 1852	232,934	35
Augmentation	82,430	35

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	21,559	95
Bagages et marchandises	38 610	25
Total de la semaine	60,170	20
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	134,712	95
Total des Recettes du 1er au 28 janvier 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	569,?56	10

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1853.

2,647 voyageurs	8,034 fr.	70
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	12,992	50
Total de la semaine	21,527	20
Semaine correspondante de 1852	21 935	70
Différence en faveur de 1852	408 fr.	50 c.
Recette du 1er janv. au 4 fév. 1853	99 251	50
Recette correspondante de 1852	109,260	90
Différence en faveur de 1852	10,009 fr.	40 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 janvier 1853.

Grande vitesse.— 808 voyageurs	2,395	50
Petite vitesse	11,877	58
Total	14,273	08
Semaine correspondante de 1852	16,644	34
Diminution pour 1853	2,371	26

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

4e mois de l'exercice. — janvier 1853.

Marchandises 77,696 tonnes	320,178	13
Voyageurs 60,311	105,561	95
Services annexes	43,747	09
Total	469,467	17
Mois correspondant de 1852	382,087	83
Différence en faveur de déc. 1853	87,379	34
Produits du 1er oct. au 31 janv. 1853	2,034,609	80
id. id. id. 1852	1,744,539	15
Différence en faveur de 1853	290,070	65

Produits par kilomètre.

Dans le mois	8,236	26
Du 1er oct. au 31 janv. 1853	35,694	90

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'il a été procédé le 29 janvier 1853, en assemblée générale, au tirage au sort de 55 actions de la Compagnie à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

110	13,153	28,227	57,898
1,185	13,246	30,790	59,216
2,246	13.724	34.279	61,013
5,194	13.911	34,892	62,674
5,685	14,511	43,948	64,325
8,147	14.665	45,670	64 939
8,155	15,097	45,527	66,793
8,508	15,887	47.313	66,818
9,037	16,441	53.627	67.742
9,363	18.554	54,759	67.850
9,755	20,603	55.292	70,775
11,705	21,910	56,128	71,826
12,364	23 953	56 312	71,931
12,941	26 236	57,504	

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre de 1852 fixé à 29 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au-delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à dater du 1er février 1853.

Le secrétaire de la Compagnie,
Adolphe THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus que le dividende du deuxième semestre de 1852, soit 29 fr. par action de capital et 16 fr. 50 c. par action de jouissance, est payable de 10 heures à 3 heures à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à dater du 1er février 1853.

Les coupons doivent être déposés à l'administration et ne peuvent être envoyés par correspondance.

Le secrétaire de la Compagnie,
Adolphe THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

Par Saint-Nicolas et Lokeren.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi, 5 mars 1853, à midi, au siége de la Compagnie, rue aux Choux, n° 3 bis, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder à l'élection d'un administrateur et d'un commissaire en remplacement des membres sortants.

Elle aura également à délibérer, conformément à l'art. 45, sur la proposition du conseil général d'introduire des modifications aux art. 5, 35, 36, 37 et 38 des statuts.

Des exemplaires des modifications proposées seront distribués à partir du 4 février à tous les actionnaires au susdit local de la Compagnie à Bruxelles et chez M. Léop. S. Konigswarter à Paris.

MM. les actionnaires propriétaires d'au moins dix actions qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres soit à Bruxelles au siége de la Compagnie, avant le 26 février, ou à Paris chez M. Leop. S. Königswarter, 34, rue de Provence, avant le 22 février 1853.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'Assemblée générale annuelle aura lieu le 25 février prochain, à 3 heures de l'après-midi, à la Gare, Boulevart Montparnasse 44.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette Assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, 5, rue de l'Isly, et à Londres, 44 Moorgate Street, du 5 au 20 février, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres nominatifs.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

SOCIÉTÉ ANONYME DE CORPHALU.

ÉMISSION DE 500 ACTIONS. — L'Administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le nombre des actions présentées pour prendre part à la souscription, s'est élevé à 3,574 fr., pour lesquelles il a été demandé le chiffre de 451,279 actions.

En conséquence, indépendamment du neuvième fixe attribué aux actions anciennes, chaque souscripteur a droit dans l'émission à une action pour 1,287 actions demandées.

Les listes de répartitions sont déposées chez MM. les banquiers de la Société.

Le Directeur-Gérant,
Emile BRIXHE.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS

AVEC SES PROLONGEMENTS.

Tirage au sort des actions remboursables en 1853.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du résultat du tirage qui a eu lieu le lundi 31 janvier 1853.

Les 509 actions dont le capital de 500 fr. doit être remboursé portent les numéros :

40,801	à	40,809	=	9 actions.	
81,601	à	81,700	=	100	id.
155,401	à	155,500	=	100	id.
162,401	à	162,500	=	100	id.
237,501	à	237 600	=	100	id.
282,301	à	282,400	=	100	id.
		Total......		509	id.

MM. les détenteurs de ces actions sont invités à les présenter à partir du 3 février 1853 à la caisse centrale de la Compagnie, 4, rue Drouot, pour en toucher le remboursement.

AVIS.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du **CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN** sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 17 mars 1853, dix heures du matin, au siége social, rue Saint-Lazare, 124, en vertu d'une décision du Conseil, d'administration, pour statuer sur une modification des statuts, dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme; 2° de capitaliser les coupons de fondation, à l'effet de pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer dix jours à l'avance, au moins, vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie.

Le Directeur : EMILE PEREIRE.

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN,

MM. les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par ses statuts, aura lieu le 1er mars prochain, à 10 heures du matin, au siége social à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions ou de vingt coupons de fondation, et en effectuer le dépôt au bureau de la compagnie dix jours avant la réunion.

GALVANISATION DU FER.

L'Assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 6 février.

Des comptes du Gérant approuvés à l'unanimité, résulte la répartition pour l'exercice 1852, et par actions de 500 francs, de 30 francs d'intérêts payables à la caisse sociale, rue d'Angoulême, du Temple, 52, à partir du 1er mars prochain.

SOCIÉTÉ DES SERVICES MARITIMES

DES MESSAGERIES NATIONALES. — MM. les actionnaires de la Société des services maritimes des Messageries nationales, propriétaires de cinq actions au moins, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite Société, ayant pour objet de statuer sur la substitution du titre de Messageries impériales à celui de Messageries nationales, a été convoquée pour le lundi 28 février 1853, à midi précis, au siége de l'administration, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, à Paris, et sont invités à se trouver à ladite assemblée ou à s'y faire représenter. Le fondé de pouvoir doit être lui-même membre de l'assemblée.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La violente secousse que toutes les valeurs ont éprouvée à la dernière liquidation devait être suivie de découragement et d'incertitude, et il n'est pas étonnant que beaucoup de spéculateurs se trouvent encore sur la réserve, attendant, pour engager de nouvelles spéculations, que le marché se soit définitivement raffermi. Mais les levées de titres qui ont eu lieu au commencement du mois ont eu déjà pour résultat de maintenir les prix, en raréfiant les inscriptions sur le marché. On commence à reconnaître que les variations ne sont plus livrées à la merci de quelques grands spéculateurs qui restaient vendeurs de mois en mois et qui tenaient continuellement des livraisons suspendues sur le marché. On évalue à 47 millions les inscriptions et les valeurs de toute espèce qui ont été levées à la dernière liquidation et dont les livraisons simultanées auraient pu déterminer une crise dangereuse.

Les cours se consolident peu à peu au milieu de la stagnation des affaires. La bourse d'hier présentait une amélioration décisive sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0, qui depuis quelque temps se tenait péniblement de 78 50 à 79, a franchi sans peine ce dernier cours, et est parvenue à 79 30. On ne peut pas compter beaucoup jusqu'à présent sur l'influence du découvert pour déterminer une forte hausse au moment de la liquidation; mais il n'y a plus de valeurs qui donnent lieu de craindre à des livraisons d'inscription, et les achats au comptant de la Caisse des dépôts et consignations doivent produire plus d'effet sur les cours depuis que les affaires sont plus restreintes et qu'il se présente plus d'inscriptions au comptant.

On est étonné depuis quelques jours de la faiblesse constante des actions du Crédit mobilier, qui sont tombées à 690, et de celles du Crédit foncier, qui ont rétrogradé à 705. Les obligations foncières avaient également été affectées; mais en un seul jour elles ont repris de 1,077 50 à 1,095. Le cours de 1,100 est considéré comme très-bon, puisque la Compagnie ne doit émettre qu'à ce prix la deuxième série de ses obligations.

Les grandes lignes de chemins de fer se sont assez bien tenues; elles ont même résisté plus facilement que la rente à la faiblesse de toutes les valeurs. Elles sont soutenues par les chiffres hebdomadaires des recettes, qui font espérer de nouvelles augmentations de produits pour l'année 1853. Les actions du Nord ont repris peu à peu de 827 50 à 836 25; Lyon, de 836 25 à 855; Strasbourg, de 737 50 à 750; Orléans, de 980 à 995.

Les actions de Montereau ont fléchi depuis plus de deux mois sans interruption et elles sont arrivées à 210; mais à partir de ce cours les achats ont recommencé et l'on a repris à 235. Cette ligne ne peut espérer son salut que dans le prolongement de Provins aux Ormes et dans la jonction possible entre les lignes de Lyon et de Strasbourg, car depuis quelque temps les recettes loin de s'améliorer ont éprouvé des diminutions sensibles.

En dehors du parquet, les éventualités se sont tenues sans variations, celles de Lyon à Avignon à 27 et 26 75, et celles de Bordeaux à Cette à 16.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 3 jusqu'à celle du 10 février :

La rente 3 0/0 a fléchi de 78 90 à 78 45; elle a repris à 79 30.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 104 60 à 105 15; elle est restée à 105 au comptant, et à 105 10 à terme.

La Banque a varié de 2,805 à 2,797 50; elle est restée à 2,800.

La Banque foncière a fléchi de 740 à 705; les obligations, de 1,095 à 1,077 50; elles sont restées à 1,095. Le Crédit mobilier a fléchi de 717 50 à 692 50.

Les actions du Nord ont monté de 822 50 à 835.

Les actions de Lyon ont repris de 840 à 855.

Strasbourg a monté de 745 à 753 75 et a fermé à 750.

Orléans a monté de 981 25 à 995 et il est resté à 992 50.

Rouen a varié de 960 à 950 ex-dividende.

Le Havre a fléchi de 455 à 430 et a repris à 450.

Bâle a varié de 342 50 à 340.

Cherbourg a fléchi de 590 à 580 et est resté à 585.

Le Midi a baissé de 550 à 547 et a fermé à 550.

Montereau a baissé de 230 à 210 et a repris à 235.

Dieppe a varié de 313 75 à 315.

Gray a varié de 495 à 490, et est resté à 492 50.

Dijon a monté de 510 à 515; il a fermé à 512 50.

Saint-Germain a fléchi de 1,310 à 1,297 50; il a repris à 1,420, il est resté à 1,390.

Versailles a monté de 325 à 326 25.

L'Ouest a fléchi de 650 à 645, et est resté à 650.

La Teste a fléchi de 260 à 230.

Samedi. — Les variations ont été à peu près nulles sur toutes les valeurs, mais les cours se sont assez bien tenus Il y avait pourtant une tendance générale à la baisse au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a varié de 72 30 à 72 25 au comptant, et de 79 45 à 79 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 105 15 à 105 au comptant, et de 105 20 à 105 à terme. La Banque a fait 2,800; le Crédit foncier, 730; les obligations foncières, 1,097 50 à 1,095; le Crédit mobilier, 710 à 715. Le Nord a varié de 835 à 832 50; Strasbourg, de 755 à 750; Lyon, de 855 à 853 75; Orléans, de 988 75 à 990; Rouen, de 953 75 à 950; le Havre, de 430 à 445; Bâle, de 340 à 341 25. Lyon était à 715; Montereau à 212 50; Cherbourg, de 587 50 à 590; Saint-Germain, de 1,350 à 1,410; Dieppe, de 315 à 320; le Midi, de 552 50 à 555. Gray a fait 490; Dijon, 520; Versailles, 325; Sceaux, 135.

Lundi. — Les cours étaient encore irréguliers et se soulevaient avec peine. Toutes les valeurs restent un peu en baisse. Les affaires étaient d'ailleurs très-peu nombreuses. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 78 85, et à terme, de 10 c. à 78 80. La rente 4 1/2 0/0, de 20 au comptant à 104 80, et de 15 à terme à 104 85. La Banque a monté de 5 à 2,805. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 707 50; le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 727 50; les obligations foncières, de 750 à 1087 50. Les actions du Nord ont fléchi de 5 à 827 50; Strasbourg, de 3 75 à 746 25; Lyon, de 8 75 à 845; Orléans, de 2 50 à 987 50; Rouen a monté de 2 50 à 952 50. Le Havre a fléchi de 375 à 441 25. Saint-Germain, de 30 à 1,380; Montereau, de 2 50 à 210; Cherbourg s'est tenu à 587 50; Versailles, à 325; l'Ouest, à 650; le Midi a fléchi de 2 50 à 550. Bâle; de 1 25 à 340; Dijon, de 5 à 515.

Mardi. — Les cours ont éprouvé fort peu de variations, mais ils étaient mieux tenus que la veille. Les opérations à terme deviennent de plus en plus rares, mais il se fait encore quelques achats au comptant sur les principales lignes de chemin de fer. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 à 79 50, et de 10 à terme à 79. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 05 au comptant à 104 95, et de 15 à terme à 105. La Banque a baissé de 5 à 2,800. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 700; le Crédit foncier, de 2 50 à 7 25; les obligations foncières, de 3 75 à 1,083 75. Le Nord a monté de 125 à 828 75; Strasbourg, de 3 75 à 7 50; Lyon, de 5 à 850; Orléans, de 5 à 992 50. Rouen a fléchi de 1 25 à 951 25. Le Havre a monté de 3 75 à 445; Bâle, de 2 50 à 342 50; Montereau, de 5 à 215; Gray, de 5 à 495; Versailles, de 1 25 à 326 25. Le Midi a fléchi de 2 50 à 550; Dijon, de 5 à 510. Avignon s'est tenu à 715; l'Ouest, à 650; Dieppe, à 315.

Mercredi. — Les cours ont été offerts pendant toute la bourse sans beaucoup de variations, mais ils se sont raffermis à la clôture. Les principales lignes de chemins de fer étaient assez bien tenues. La rente 3 0/0 a varié de 78 75 à 79 au comptant, et de 78 80 à 78 95 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 104 90 à 105 au comptant, et de 105 à 114 90 à terme. La Banque a fléchi de 2 50 à 2,797 50. Le Crédit foncier a fléchi de 12 50 à 712 5 ; les obligations foncières, de 6 25 à 1,077 50; le Crédit mobilier, de 5 à 695. Le Nord a monté de 1 25 à 830. Strasbourg a fléchi de 2 50 à 747 50. Lyon s'est tenu à 850; Saint-Germain, à 1,380; Versailles, à 326 25; Rouen, à 950; le Havre, à 447 50; Avignon, à 712 50; Montereau, à 216 25; l'Ouest, à 645; Gray, à 490; Dijon, à 515; le Midi, de 550 à 547 50; Dieppe, à 315; Versailles, à 326 25; Bâle, à 341 25.

Jeudi. — La bourse a été très-bonne. Toutes les valeurs ont éprouvé une amélioration importante. Le 3 0/0 a repris de 30 c. à 79. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu sans changement à 105; la Banque, à 2,800. Le Crédit foncier a fléchi de 7 50 à 705. Les obligations foncières ont repris de 17 50 à 1,095. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 692 50. Le Nord a monté de 5 à 835; Strasbourg, de 2 50 à 750; Lyon, de 5 à 855; Avignon, de 5 à 717 50; Orléans, de 2 50 à 995; le Havre, de 2 50 à 450; Cherbourg, de 1 25 à 585; le Midi, de 2 50 à 550; Montereau, de 18 75 à 235; l'Ouest, de 5 à 650; Saint-Germain, de 10 à 1,390.

Vendredi. — La bourse était excellente. Toutes les valeurs étaient en hausse, et le mouvement s'est maintenu jusqu'à la clôture. La rente 3 0/0 a monté de 79 40 à 79 65. Le 4 1/2 0/0, de 105 20 à 105 40. La Banque a fait 2,805. Le Nord a varié de 840 à 837 50; Strasbourg, de 752 50 à 760; Lyon, de 857 50 à 860. Rouen était à 950. Le Havre a varié de 450 à 465; Cherbourg, de 490 à 495; l'Ouest, de 665 à 685; le Midi, de 550 à 555; Montereau, de 250 à 255; Dieppe, de 315 à 330; Saint-Germain, de 1,390 à 1,400; Versailles, de 330 à 332 50. Avignon a fait 720.

J. MINTS.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueurs expl.	Longueurs totale	Durée des conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Sommes payées à ce jour	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	613*	65	100,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	86	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	62	97	40,000	500	tout	16 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	61	61	34,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	69	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	23	99	18,000	500	tout.	66 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout	17	99	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 9 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	69	54,000	500	250	6 fr. 25 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1362	98	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
627	680	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	123	69	54,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	172	99	32,000	500	350	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
333	513	99	240,209	500	250	6 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	100	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	67	perp	2,200	5,000	tout.	498 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	4000	»	»	1931 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Id. (3) d'industrie
»	»	99	80,000	500	175	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	69	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à La Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne
tout.	40	80	16,000	1,000	tout.	39 fr. 10 par an.	janv. 1851	Naples à Castellamare
tout.	50	80	6,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 5 au 11 février 1853.

Noms des lignes	5 comp.	5 terme	7 comp.	7 terme	8 comp.	8 terme	9 comp.	9 terme	10 comp.	10 terme	11 comp.	11 terme
Nord	832 50	832 50	827 50	828 75	828 75	833 75	830 »	832 50	833 »	836 25	840 »	841 25
Paris à Rouen	950 »	960 »	955 50	950 »	951 25	952 50	950 »	946 25	950 »	950 »	950 »	955 »
Rouen au Havre	430 »	415 »	441 25	442 50	445	445 »	447 50	445	450 »	450 »	465 »	465 »
Dieppe et Fécamp	320 »	»	315 »	»	315 »	»	315 »	»	315 »	315 »	320 »	325 »
Caen et Cherbourg	340 »	391 25	387 50	397 50	387 50	385 »	383 75	382 50	385 »	385 »	375 »	390 »
St-Germain	1494 »	1405 »	1360 »	1390 »	»	1390 »	1380 »	1400 »	1390 »	»	1400 »	1400 »
Versailles (r. g.)	524 »	»	525 »	»	520 25	»	526 25	»	»	»	232 50	232 50
Ouest	»	635 »	650 »	650 »	650 »	645 »	643 »	645 »	639 »	687 50	683 »	685 »
Paris à Sceaux	425 »	»	425 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cie d'Orléans	990 »	990 »	987 »	992 50	992 50	995 50	992 50	987 50	995 »	992 50	955 »	998 75
Paris à Strasbourg	730 »	750 »	748 25	747 50	750 »	748 75	747 50	747 50	750 »	754 »	760 »	760 »
Strasbourg à Bâle	311 25	312 50	310 »	318 »	312 50	»	311 25	310 »	310 »	310 »	312 50	312 50
Blesme à Gray	490 »	»	»	497 50	493	»	490 »	490 »	492 50	495 »	495 »	497 50
Paris à Lyon	853 75	850 »	845 »	845 »	870 »	850 »	850 »	850 »	855 »	853 »	860 »	860 »
Montereau à Troyes	212 50	213 25	210 »	220 »	215 »	215 »	218 50	218 25	255 »	257 50	250 »	252 50
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	320 »	313 »	315 »	312 50	310 »	310 »	316 »	310 »	312 »	»	312 50	»
St-Étienne à Lyon	900 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	713 »	720 »	715 »	715 »	715 »	720 »	715 50	715 »	715 »	717 50	720 »	722 50
Chemins du Midi	558 »	555 50	552 50	551 25	550 »	550 »	547 50	547 50	550 »	550 »	556 »	555 »
Bordeaux à La Teste	»	»	»	»	»	»	230 »	»	230 »	»	»	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	79 25	79 »	78 85	78 90	79 10	78 »	79 »	78 95	79 20	79 30	79 65	79 50
Rentes 4 1/2 0/0	105 »	105 »	104 80	104 85	104 95	105 »	105 »	104 90	105 »	105 10	105 30	105 45
Banque de France	2800 »	»	2805 »	»	2800 »	»	2797 50	»	2800 »	»	2805 »	»
Crédit mobilier	715 »	715 »	707 50	705 »	700 »	700 »	695 »	695 »	695 50	683 »	715 »	717 50
Comptoir national	990 »	»	680 »	»	675 »	»	677 50	»	676 25	»	677 50	»
Banque foncière	730 »	730 »	737 50	»	735 »	»	[illegible]	»	705 »	»	705 »	710 »
Do Obligations (Cert.)	1093 »	»	1087 50	»	1083 75	»	1087 50	»	1095 »	»	1105 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 5 au 11 février 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission	Prix de rembourt	Intérêts de six mois	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	5	7	8	9	10	11
1851.	150,000	75 ans.	333	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord Boulogne	367 50	363 »	365 »	365 »	365 »	365 »
Do	80,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	1130 »	1152 50	1152 50	1157 50	1157 50
1852.	60,000	59 —	333	625	12 55	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	550 »	550 »	550 »	550 »	548 75	550 »
1853.	162,333	99 —	«	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	315 »	345 »	315 50	312 50	313 75	315 90
Do	6,300	99 —	1,000	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	30,300	99 —	500	950	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	570 »	570 »	576 »	568 75	567 50	570 »
1846.	11,031	45 —	1,125	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1116 »	1110 »	»	»	»	»
Do	6,201	43 —	1,250	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1853.	4,405	50 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1100 »	1055 »	1097 50	1097 50	1097 50	1100 »
1842.	7,316	51 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Do	6,889	47 —	1,153	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	»	1145 »	1145 »	1150 »	»
1846.	12,333	63 —	750	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1849	»	1130 »	»	1130 »	»	»
1852.	150,000	90 —	340	630	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	363 »	363 »	362 50	363 75	391 25	391 25
1845.	3,887	75 —	1,000	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	915 »	915 »	»	920 »	»
1847.	4,398	69 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	1125 »	1125 »	1125 »	»	»
1848.	15,000	79 —	1,000	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1038 »	1070 »	»	»	»	»
1848	5,000	97 —	900	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	1205 »	1205 »	1205 »	1210 »	»	1207 50
1843.	5,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	30,000	50 —	330	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	337 50	310 »	340 »	»	»
1841.	4,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 4 au 10 février. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes	4	5	7	8	9	10
Nord	822 50 à 843 »	825 » à 847 50	818 75 à 825 »	825 » à 831 25	» » à » »	827 50 à 915 »
Paris à Strasbourg	742 50 à 737 50	743 75 à 740 »	747 50 à 750 »	745 » à 750 »	» » à » »	707 50 à 717 50
Cie d'Orléans	925 » à 975 »	950 » à 1000 »	930 » à 900 »	850 » à 1000 »	850 » à 1000 »	930 » à 1000 »
Paris à Rouen	625 » à 975 »	350 » à 1000 »	962 50 à 987 50	936 25 à 987 50	962 50 à 987 50	962 50 à 987 50
Rouen au Havre	430 » à 465 »	430 » à 475 »	437 50 à 430 »	437 50 à 430 »	437 50 à 430 »	437 50 à 430 »
Lyon	845 » à 850 »	850 » à 847 50	847 50 à 850 »	847 50 à 830 »	» » à » »	840 » à 845 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Bechet, Dethomas et Cie.	500	625 »	Monchanin..........charb.	5000	»	Gaz de Bayonne........	»	810 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1170	Azincourt..........charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes.....	500	150	Sécurité..........mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire..........	1000	155 »	Seyssel (français)......Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série...	100	90 »	Sauvegarde.......mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise........canal.	1000	335	Do (anglais).......Asph.	100	»	— — 2e série....	100	45 »	Chambre d'assur....mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée......	1000	1100 »	Bastennes..............Asph.	1000	400	— de Besançon....	440	525 »	Vigie............mar.	9000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée.......canal.	5000	6500	Monceaux-sur-Sambre Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan............mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne.............canal.	1000	1035	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4050 »	— de Versailles......	500	625	Nationale.........Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux...............	1000	1000	Maubeuge (Nord)..... Forg.	1/9 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale.........Inc.	5000	420 0/0 b.
Tenez..............(cuivre).	100	100	Alais............... Forg.	3000	1750	Messageries Nationales.	10000	40000	Union............Inc.	5000	58 0/0 b.
Vieille-Montagne..... (zinc).	1000	835 »	Blanc de zinc. act. N. libér..	500	825	— Caillard....	1000	885	France...........Inc.	5000	25 0/0 b.
Prusse Rhénane....... (zinc).	375	840	— act. libér.....	500	835	Gondoles parisiennes...	80	172 50	Phénix...........Inc.	1000	3400 »
Stolberg .... (zinc).	750	970	Valentin-Coq........ Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3400	Providence.......Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)....cuivre.	100	65	Soc. Cail et Cie....... Usine.	1000	1475	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine..........Inc.	5000	30 0/0 b.
Blanzy..............charb.	1000	1950	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Favorites.....Omnibus.	500	1705	Confiance........Inc.	5000	8 1/4 0/0 b.
Grand'Combe.........charb.	1000	1550	Télégraphe sous-marin.......	25	30 ex-d.	Hirondelles ..Omnibus.	1000	550	Soleil...........Inc.	6000	65 0/0 b.
Chazotte............charb.	1/3520	403	Gaz anglais... (Paris).......	2500	6900 »	Orléanaises...Omnibus.	1000	760	Nationale........Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges.........	500	»	— français... (Dito).......	500	1330 »	Tricycles.....Omnibus.	500	460	Générale.........Vie.	7500	33 0/0 b.
Pont-de-Loup (sol)....charb.	1000	200	— parisien.. (Dito)......	1000	1000 »	Compagnie gén..Pet. V.	500	850 »	Union............Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire .....charb.	1/33940	610 »	— Lacarrière. (Dito).......	2000	4300 »	Désirées.....Pet. voit.	500	410 »	Glaces d'Oignies..Belg.	1000	1830 »
Grand'Combe..........charb.			— de Belleville libéré....	500	1100 »	Lutéciennes. .Pet. voit	500	835 »	Guadalquivir..........	100	101 25
Centre-du-Flénu.......charb.	1000	133	— — non lib.......	500	1000 »	Sylphides.....Pet. voit.	500	853 50	Docks................	250	216
Long-prends...........charb.	500	»	— du Nord (Batign.).......	500	630 »	Générale ....Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens).....	500	940
Epinac................charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)......	500	775	Lloyd français ...mar.	5000	10 0/0 b.	Cohin (Frévent).......	500	632 50
Haute-Loire...........charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)......	500	1000	Union des ports...mar.	5000	6 1/2 0/0 b.	Pal. de Cristal.......	100	108 75

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 615. 12e ANNÉE. — N° 8 SAMEDI 19 FÉVRIER 1853.



JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

FONDÉ EN 1842.



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l

SOMMAIRE.

Des actions de chemins de fer en 1853.

Le mouvement de hausse qui vient de se manifester sur toutes les lignes de chemins de fer est la conséquence naturelle, logique, de l'accroissement des recettes, accroissement véritablement prodigieux et qui dépasse toutes les prévisions.—Nous allons le démontrer.

NORD.

On avait attribué les belles recettes de 1851 à l'Exposition universelle de Londres. En 1852, les recettes dépassèrent celles de 1851. C'était, assurait-on, parce que la politique du 2 décembre ayant donné l'essor aux affaires longtemps comprimées; 1852 avait bénéficié de ce mouvement exceptionnel. Pour 1853, l'augmentation des recettes est déjà de 38 0/0. En supposant même que la proportion descende à 20 0/0 jusqu'au 11 février, la recette présumée ne s'élèvera pas à moins de 36 millions, et le produit net des actions sera, en ce cas, de 54 fr. par action.

ORLÉANS.

Sur le chemin d'Orléans l'augmentation des recettes n'a atteint que 20 0/0; il faut considérer, il est vrai, qu'en 1852, pendant le premier semestre, la Compagnie a appliqué son ancien tarif, ce qui a déterminé une réduction dans les recettes; si ce changement n'eût pas été apporté, l'augmentation des recettes eût été de 25 à 30 0/0. Mais l'ouverture de la ligne entière jusqu'à Bordeaux, dans le courant du mois de mai prochain, va donner un tel développement à la circulation, que l'augmentation de 20 0/0 obtenue jusqu'à ce jour sera considérablement dépassée : aussi est-il facile de prévoir que si les recettes se maintiennent dans la proportion qu'elles ont déjà atteinte, le revenu net pour les actions pourra s'élever en 1853 à 60 fr.

STRASBOURG.

Le chemin de Paris à Strasbourg a vu ses recettes augmenter de 50 0/0; mais il ne faut pas oublier que la ligne entière de Paris à Strasbourg n'a été ouverte que le 12 septembre dernier, et qu'en comparant les recettes avec l'étendue kilométrique exploitée en 1852, l'accroissement effectif n'est que de 17 0/0.

La recette pour le mois de janvier a été de 1,500,000 fr. ce qui permet d'évaluer à près de 24 millions la recette pour l'année 1853. D'après ce chiffre on pourra distribuer aux actionnaires environ 40 à 45 fr.

On se préoccupe de la nécessité, pour la Compagnie de Paris à Strasbourg de partager avec l'Etat au-delà de 8 0/0, c'est-à-dire de 40 fr. par action. On ne se souvient pas que ce partage ne doit commencer que dans sept années, et que d'ici là de nouveaux arrangements pour des embranchements ou prolongements à construire, pourront modifier, ou même supprimer l'obligation du partage au-delà de 8 0/0.

CHEMIN DE PARIS A LYON.

Les recettes pour le mois de janvier se sont élevées à 1,750.000. Ce chiffre permet d'évaluer à 26 millions la recette totale de l'année 1853. Si la Compagnie n'était pas obligée de mettre en réserve pour l'année 1853 la moitié des dividendes, elle aurait pu distribuer 45 fr. par action, qui, au cours de 925 fr., représentent un débours de 675 fr.

Cet aperçu donne une idée de l'avenir réservé à notre belle industrie des chemins de fer, si nul événement ne vient arrêter l'essor des affaires, et par suite le développement des recettes. (1)

J. MIRÈS.

Les versements en 1852 et en 1853.

La situation des affaires, à la Bourse, s'est notablement améliorée cette semaine, sous la double influence de l'accroissement des revenus publics et de la diminution des dépenses générales, annoncées par le discours d'ouverture de la session législative, et aussi par suite de l'accroissement si remarquable des recettes de chemins de fer, signes certains d'une grande activité de transactions et de profits pour tout le monde.

Les cours de la rente et des valeurs de chemins de fer, obéissant à ces divers influences, se sont relevés avec vigueur. Nous avons tout lieu d'espérer que cette reprise sera durable; toutefois, comme l'expérience a démontré fréquemment que les spéculateurs à la baisse ne se faisaient pas faute de répandre des bruits sans fondement pour arrêter la hausse et écraser les cours, nous croyons prudent de prémunir les rentiers et les actionnaires contre une manœuvre souvent employée avec succès pour les décourager.

Cette manœuvre consiste à exagérer le chiffre des paiements à faire sur les valeurs en circulation, pour faire craindre une insuffisance des capitaux disponibles et, par suite, une baisse, dont les habiles profitent pour acheter à vil prix les valeurs dépréciées par eux.

Le tableau que nous plaçons sous les yeux de nos lecteurs a été dressé avec le plus grand soin, et présente les paiements mensuels à effectuer, tant sur les titres de che-

(1) Voir le tableau des recettes de Janvier, à la 2e page.

Recettes du mois de Janvier.

NOMS DES COMPAGNIES.	EN KILOM.		VOYAGEURS.	MARCHANDISes	TOTAL.		PAR KILOM.	
	1853	1852			Janvier 1853.	Janvier 1852.	1853.	1852.
Nord	710	710	1,347,483 49	1,136,497 75	2,483,881 24	2,000,291 60	2,498	2,817
Rouen	137	137	290,568 80	431,211 55	721,780 35	655,782 20	5,269	4,787
Havre	92	92	405,266 25	499,326 40	804,592 65	268,304 85	8,301	2,918
Lyon	383	383	686,859 20	720,833 72	1,407,692 92	1,066,320 05	3,676	2,783
Orléans	790	790	764,480 47	1,435,587 90	2,200,068 37	1,834,029 91	2,784	2,322
Section d'Angoulême	133	»	87,326 85	66,790 85	154,117 70	»	1,160	»
Méditerranée (1re section)	120	120	144,062 70	203,249 30	347,302 »	259,560 »	2,895	2,163
—— (2e section)	174	»	108,969 60	171,209 05	279,178 65	»	1,604	»
Strasbourg	627	491	652,335 20	880,403 83	1,532,738 03	837,823 »	2,444	1,707
Bâle	141	141	90,139 65	116,005 70	206,145 35	162,084 40	1,462	1,448
Ouest	88	88	151,723 20	102,243 90	253,476 10	205,257 80	2,881	2,332
Versailles (r. g.)	17	17	»	»	47,527 20	46,700 »	2,796	2,747
Do (r. d.)	22	22	»	»	95,144 30	92,840 10	4,320	4,220
Saint-Germain	25	25	»	»	142,658 15	117,312 21	5,706	4,693
Montereau	100	100	37,050 30	48,112 »	85,162 30	96,661 »	8,254	6,703
Sceaux	10	10	15,058 50	281 10	15,339 60	11,075 80	1,832	1,435
Saint-Etienne à Lyon	57	57	149,289 »	320,178 15	469,467 17	382,087 83	988	1,192
Do à la Loire	20	20	6,531 40	30,111 78	36,643 18	28,716 20	854	966
Andrezieux à Roanne	68	68	»	»	67,196 15	81,092 70	1,533	1,107

mins de fer que sur ceux de nos grandes institutions de crédit.

Nous allons, en outre, pour répondre à toutes les objections, entrer dans quelques détails spéciaux sur la situation de chaque entreprise.

MÉDITERRANÉE.

Les versements indiqués au tableau complètent 250 fr. par action et libèrent entièrement l'emprunt de 30 millions contracté en 1852 et émis en deux fois, d'abord pour 8 millions, ensuite pour 22.

La Compagnie se trouvera ainsi avoir reçu :
30 millions de son emprunt,
20 millions sur son capital en actions,
15 millions sur la subvention de l'Etat,
Soit ensemble, 65 millions, somme bien supérieure à celle qu'elle a pu et pourra employer pendant les deux campagnes 1852-53.

BALE A STRASBOURG.

Les deux appels indiqués pour le 30 juin et le 31 décembre libèrent entièrement le dernier emprunt fait par la Compagnie et complètent les ressources qui lui étaient nécessaires pour l'exécution de l'embranchement de Vissembourg.

ORLÉANS.

Le capital actions de la Compagnie d'Orléans est complet depuis l'année dernière : il y aura à verser 100 fr. ou 15 millions en juillet sur l'emprunt de 150,000 obligations. Le dernier versement pour solde de cet emprunt n'aura lieu qu'en janvier 1854 et ne figure pas dès lors dans notre tableau.

STRASBOURG.

La Compagnie de Strasbourg a émis l'année dernière 50,000 obligations de 500 fr. sur l'emprunt de 30 millions qu'elle a été autorisée à émettre. Les deux derniers versements pour solde de ces 50,000 obligations sont indiqués pour les mois de juin et de décembre.

BESANÇON.

Le versement de 50 fr. par action, indiqué pour le 15 mars, libère les actions de 250 fr. chacune, et permet de délivrer des titres au porteur. La Compagnie se trouvera, par suite de ce versement, avoir reçu une somme totale de 8,300,000 fr., suffisante pour les travaux qu'il aura été possible de faire depuis la concession jusqu'à la fin de l'année courante.

GRAY.

Les actions de Gray sont dès à présent libérées de 250 fr. chacune, ce qui a produit. . . . . 8,000,000 fr.

Le cautionnement versé au Trésor est de. 1,000,000

Reste disponible. 7,000,000

La Compagnie de Strasbourg doit verser à celle de Gray, à valoir sur la subvention de 10 millions. 2,000,000

Ensemble. . 9,000,000

A cette ressource, déjà considérable, la Compagnie peut joindre, comme il est indiqué au tableau, l'émission de son emprunt de 22 millions, sur lequel elle fera verser 10 millions en deux paiements. Les fonds disponibles monteront ainsi à. . 31,000,000 fr.

En y ajoutant cinq nouveaux paiements de la Compagnie de Strasbourg, à valoir sur la subvention, ci. 5,000,000

on arrive à un total de 36,000,000 qu'il est impossible de dépenser en une seule campagne.

CHEMINS DU MIDI.

La Compagnie a déjà reçu. . . . . 13,400,000 fr.

Son cautionnement est de. 7,000,000

Reste. . . . 6,400,000

Deux appels à faire en juillet et novembre pro-

Versements à faire du 1er Mars au 31 Décembre 1853.

NOMS DES ENTREPRISES.	NATURE DES VERSEMENTS.	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMB.	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Méditerranée	75 francs en Septembre sur 80,000 act.	»	»	»	»	»	»	6,000,000	»	»	»
	125 » en Avril, sur 60,000 obligat...	»	7,500,000	»	»	»	»	»	»	»	»
	125 » en Juillet, id.	»	»	»	»	7,500,000	»	»	»	»	»
	125 » en Octobre, id.	»	»	»	»	»	»	»	7,500,000	»	»
Bâle	125 » 30 Juin, sur 24,000 obligations	»	»	»	6,000,000	»	»	»	»	»	»
	125 » 31 Décembre, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,000,000
Orléans	100 » 1er Juillet, sur 150,000 oblig	»	»	»	»	15,000,000	»	»	»	»	»
Strasbourg	125 » 10 Juin, sur 50,000 obligations	»	»	»	12,500,000	»	»	»	»	»	»
	125 » 10 Décembre, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,500,000
Besançon	50 » 15 Mars, sur 33,200 actions.	1,660,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gray	A valoir sur l'emprunt de 22 millions.	»	»	5,000,000	»	»	»	5,000,000	»	»	»
Midi	75 francs Deux appels sur 134,000 act.	»	»	»	»	5,075,000	»	»	»	5,075,000	»
Crédit foncier	300 » sur 100,000 obl	»	10,000,000	»	10,000,000	»	10,000,000	»	»	»	»
Comptoir d'escompte	130 » 15 Février, sur 13,333 actions	3,666,575	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	125 » 1er Mars, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	125 » 1er Avril, id.	»	1,666,625	»	»	»	»	»	»	»	»
	150 » 1er Mai, id.	»	»	1,990,925	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX.	5,326,575	19,166,625	6,999,925	28,500,000	27,575,000	10,000,000	11,000,000	7,500,000	5,075,000	18,500,000

duiront ensemble, à raison de 75 fr. par action . . .	10,050,000
Cette somme dépensée donnera droit à recevoir sur la subvention de 51,500,000 fr.	8,000,000
Total.	24,450,000

Somme plus que suffisante pour les besoins de l'année, les premiers paiements à faire pour expropriations de terrains ne pouvant avoir lieu qu'en juin. Jusque-là, il n'y aura rien à dépenser.

CRÉDIT FONCIER.

Bien que l'émission de la seconde série de 100,000 obligations du Crédit foncier soit tout à fait inutile et puisse être retardée, nous l'avons admise cependant comme faite, et la somme de 30 millions comme devant être versée. Ce ne sera là, d'ailleurs, qu'un déplacement de capitaux et non une dépense; les prêts de la Société du Crédit foncier sont bien loin d'avoir absorbé les fonds déjà reçus par elle; l'argent restera donc disponible en compte courant dans les caisses du Crédit mobilier qui les fera valoir; ce sera ainsi plutôt un moyen de soulager la place que l'occasion d'une charge pour elle.

COMPTOIR D'ESCOMPTE.

Les versements à faire sur les nouvelles actions du Comptoir d'escompte ne sont pas non plus une dépense ni une charge pour la place. Les petits capitaux qui se casent ainsi et dont une partie était improductive entre les mains des détenteurs, deviennent un instrument de crédit précieux, qui facilite les affaires, permet de les étendre, et contribue de la sorte à l'activité des transactions et à la prospérité générale.

NORD.

Le chemin du Nord ne figure pas dans notre tableau; il n'a rien à appeler en 1852. L'emprunt contracté en 1852 pour l'exécution de la première partie des prolongements et raccordements concédés à la Compagnie est libéré, et il ne sera pas nécessaire d'émettre le surplus avant 1854.

LYON.

Il n'y a rien non plus à verser sur le chemin de Lyon, qui a déposé au Trésor 84 millions dont il n'avait pas l'emploi.

OUEST ET CHERBOURG.

La fusion qui se négocie en ce moment entre les différents chemins de l'Ouest et de la Normandie, permettra de libérer les actions de Cherbourg et celles de l'Ouest au taux auquel elles sont versées actuellement; nous n'avions donc pas à l'inscrire sur notre tableau. Les sommes nécessaires pour l'exécution des nouveaux chemins, par la Compagnie générale, seront obtenues par voie d'emprunt; mais le chiffre n'en étant pas connu, nous nous bornons à signaler le fait.

Une circonstance dont il importe de tenir compte d'ailleurs, c'est la distinction profonde qui existe entre les appels faits sur les obligations et ceux auxquels donnent lieu les actions

des Compagnies. Les versements sur les actions déterminent souvent, quand ils sont trop considérables, une baisse sérieuse des cours aux époques des paiements ; il n'en est pas de même des appels faits pour les obligations, qui s'adressent, en général, à une nature de capitaux très-différente, et n'exercent aucune influence sur le cours des actions.

Cette observation est d'autant plus opportune à faire, à propos du tableau ci-annexé, que sur le chiffre total des versements à faire en 1853, il n'y a pas moins de 114 millions 1/2 appelés pour les obligations.

RÉCAPITULATION.

En résumé, les versements à faire en 1853 s'élèvent ensemble à moins de 140 millions et se répartissent comme suit entre les divers mois de l'année :

Mars.	5,326,575 fr.
Avril.	19,166,625
Mai.	6,999,925
Juin...	28,500,000
Juillet.	27,575,000
Août.	10,000,000
Septembre	11,000,000
Octobre	7,500,000
Novembre......	5,075,000
Décembre......	18,500,000
Ensemble...	139,643,125 fr.

Si l'on retranche de cette somme les 30 millions du Crédit foncier et les 7 millions et demi du Comptoir d'escompte qui, loin d'être enlevés à la circulation, deviennent au contraire des instruments de crédit, on aura un chiffre de versement réduit à 103 millions environ, soit en moyenne 10 millions par mois. Les actions entrent dans ce chiffre pour moins de 18 millions, et les obligations pour 84 millions et demi.

En 1852, les versements se sont élevés en total à 300 millions, soit 25 millions par mois. — On sait cependant quelle hausse s'est produite dans le cours de l'année dernière.

Le rapprochement de ces divers chiffres permet de se faire une juste idée de la situation. Elle montre qu'il ne saurait résulter aucun embarras financier pour les actionnaires de chemins de fer des appels annoncés pour le courant de 1853. Publiés quinze jours plus tôt, alors que les actionnaires étaient découragés par la baisse, ces renseignements n'auraient eu aucun effet utile : la peur ne raisonne pas ; arrivant aujourd'hui, en pleine hausse, ils seront mieux compris et mettront les intéressés en garde contre les faux bruits que l'on pourrait chercher à répandre.

AD. BLAISE (des Vosges).

Bourse de Paris.

UNITÉ DE LIQUIDATION. — UNITÉ DE COURTAGE.

M. E. de Girardin est revenu cette semaine, dans le journal *la Presse*, sur deux questions fort importantes, l'une relative aux deux liquidations par mois, l'autre aux courtages prélevés par les agents de change.

Il y a déjà plusieurs années que nous avons signalé dans ce journal, particulièrement sous le rapport du courtage, les inconvénients de la double liquidation pour les valeurs de chemins de fer. Au mois de juin dernier, les Compagnies ont adressé au ministre des finances une réclamation collective tendant à ce qu'il n'y eût à l'avenir qu'une seule liquidation par mois pour les chemins de fer comme il n'y en a qu'une pour la rente. Cette réclamation, restée sans résultat, n'en a pas moins posé officiellement la question et préparé la solution plus ou moins prochaine de cette grave difficulté qu'il importe tant à l'industrie des chemins de fer de faire résoudre dans un sens favorable.

Le moment nous semble d'ailleurs opportun, et M. de Girardin l'a bien senti, pour discuter la question de la double liquidation et celle du courtage, tel qu'il est appliqué aujourd'hui par la compagnie des agents de change.

L'usage de la double liquidation par mois pour les valeurs de chemins de fer, remonte au mois de juin 1844. A cette époque, le marché des chemins de fer n'était, ni par la diversité, ni par l'importance des valeurs qui s'y négociaient, ce qu'il est aujourd'hui. La spéculation ne s'exerçait alors que sur les chemins de Saint-Germain, Versailles, Orléans et Rouen. On comprend que les fluctuations devaient être considérables sur des valeurs qui, précisément parce qu'elles étaient en petit nombre et sans importance, subissaient d'autant plus aisément l'action de quelques capitalistes. En effet, il y avait des variations de 200 et 300 fr. sur une même valeur d'une liquidation à l'autre.

Les agents de change, pour limiter leurs risques autant que faire se pouvait et se garantir de pertes trop considérables, demandèrent et obtinrent l'autorisation de faire deux liquidations par mois pour les valeurs de chemins de fer. Un peu plus de réserve et de prudence de la part des agents de change vis-à-vis de leurs clients eût probablement suffi à modérer les risques courus par le parquet, et l'industrie des chemins de fer, qui avait grand besoin d'être aidée et encouragée, n'eût pas été grevée d'une charge aussi lourde que celle de la double liquidation, et n'aurait pas été constituée en infériorité comparativement aux fonds publics. Il faut cependant reconnaître que ce n'est pas parce que les différences se paient tous les quinze jours que la double liquidation est fâcheuse; le paiement des différences par quinzaine est au contraire le bon côté de la double liquidation, ainsi que nous l'établirons tout à l'heure ; mais ce qu'il y a de mauvais, de radicalement mauvais, c'est le double courtage, qui ne représente pas moins de 6 0/0 par an du capital des actions négociées.

Sous le point de vue de la facilité des reports, la double liquidation peut non-seulement paraître utile, mais être même nécessaire. On sait que le report consiste à emprunter sur titres d'une liquidation à une autre. Les grandes Compagnies comme celles d'Orléans, de Lyon, les grandes sociétés financières emploient leurs capitaux flottants en reports sur la rente ; les Compagnies de Rouen, du Havre, etc., prêtent ou sur la rente ou sur leurs propres actions. Les gros capitalistes donnent toujours la préférence à la rente pour les reports, quoique le prêt sur cette valeur soit fait pour un mois, tandis qu'il n'est fait que pour quinze jours sur les chemins de fer.

En général, les capitaux sont très-nombreux pour reporter la rente et beaucoup moins considérables pour reporter les valeurs de chemin de fer : aussi pourrait-il être à craindre, si la liquidation sur les chemins de fer n'avait lieu qu'une fois par mois, et si, par conséquent, les valeurs gages des reports étaient exposées à plus de fluctuations, que les capitaux ne refusent leurs concours aux actions de chemins de fer. C'est là une considération toute pratique, mais très-sérieuse, et nous la recommandons à l'esprit éminemment positif de M. de Girardin. L'opération du report, il ne faut pas l'oublier, est de la plus haute importance: elle est la base du marché, puisque les fonds manquant pour les reports, à un moment donné, la situation des acheteurs deviendrait intolérable et désastreuse.

Mais, si nous pensons qu'on peut et qu'on doit maintenir le paiement des différences par quinzaine, nous ne croyons pas qu'on doive maintenir dans son intégralité le double courtage.

Une réforme nous paraît nécessaire soit qu'on abaisse le taux du courtage, soit qu'on décide que les affaires de chemins de fer se traiteront comme les affaires de rente du commencement, à la fin de chaque mois, mais avec l'obligation du paiement des différences tous les quinze jours. Dans cette dernière hypothèse, les actions ne seraient grevées que d'un seul courtage par mois, et la liquidation, s'opérant tous les quinze jours d'après un cours de compensation, donnerait aux capitalistes toute la sécurité qu'ils souhaitent pour faire des reports sur actions de chemins de fer.

Quant au courtage, l'abus a pris de telles proportions, qu'il est de l'intérêt même des agents de change d'y remédier.

Sans nous appesantir, comme M. de Girardin, sur l'inégalité qui existe entre le courtage prélevé sur la rente et le courtage prélevé sur les chemins de fer, nous signalerons comme tout à fait abusif l'usage introduit par les agents de change de prélever le courtage à 1/8 0/0 sur le cours nominal des actions, quel que soit le montant des versements et quelle que soit la somme à débourser.

Ainsi, pour une action de Cherbourg sur laquelle il y a 100 francs de versé et 100 francs de prime, le courtage est prélevé sur 600 fr., ce qui élève le prix à 75 cent. Pour les obligations du Crédit foncier, le courtage est prélevé sur 1,120 fr., et s'élève à 1 fr. 40 pour une somme à débourser de 320 francs.

Si nous ne croyons pas devoir nous asso-

cier aux propositions de notre éminent confrère qui consistent à fixer le courtage à 5 c. par 100 fr. de capital, nous pensons néanmoins qu'on pourrait équitablement régler la question du courtage comme suit :

Pour les valeurs de chemin de fer qui nécessiteraient un débours de 400 fr. et au-dessous, le courtage serait fixé à 50 c. Pour les valeurs qui nécessiteraient un débours au-dessus de 400 fr., le courtage de 1/8 serait maintenu.

Les réformes possibles, sages et utiles, dont nous venons d'entretenir nos lecteurs nous paraissent mériter la sérieuse attention du syndicat des agents de change. L'honorable syndic de la corporation ne doit pas perdre de vue le changement qui s'est fait dans le marché des valeurs publiques, depuis l'époque où le nombre des agents de change a été porté à 60, et il doit rappeler à ses collègues que la Bourse de Paris a pris un tel développement depuis quelques années, que les affaires se sont multipliées dans une telle proportion, que la création d'un certain nombre de charges nouvelles se justifierait aisément. La compagnie des agents de change n'a qu'un moyen de conjurer ce danger, c'est de se montrer aussi équitable qu'elle se montre prudente dans l'exercice de ses fonctions.

F. Solar.

De la fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest.

Les délégués des diverses Compagnies des chemins de l'Ouest et de la Normandie se sont réunis plusieurs fois cette semaine. On espérait qu'une solution définitive serait donnée à cette affaire, mais des difficultés nouvelles sont survenues et ont entravé les arrangements qui paraissaient arrêtés définitivement, il y a quelques jours.

Nous connaissons les nouveaux motifs par lesquels on essaie de remettre en question la fusion, et nous croyons qu'ils ne se seraient pas produits si la Compagnie de l'Ouest n'avait pas émis sans utilité 20,000 actions nouvelles.

F. Lenoir.

Crédit foncier de France.

Le conseil d'administration du *Crédit foncier de France* vient de déterminer ainsi qu'il suit les conditions de paiement des promesses d'obligations foncières de la deuxième émission dont, aux termes de la délibération du 11 décembre dernier, la souscription a été exclusivement réservée, au prix de 300 francs, aux porteurs des certificats de dépôt actuellement en circulation :

Chaque porteur de ces certificats (promesses d'obligations foncières) est admis, sur la présentation des titres, à souscrire un nombre égal de certificats de la deuxième émission.

Les souscripteurs des nouvelles promesses d'obligations ont la faculté, dès à présent, et jusqu'au 15 mars inclusivement,

De verser 300 francs comptant contre la délivrance d'un certificat de dépôt, ou promesses d'obligation foncière au porteur, de même nature et ayant droit aux mêmes tirages que celles de la première émission ;

Ou bien de verser un à-compte de 100 fr. par obligation, contre la délivrance d'un récépissé provisoire nominatif ; les 200 fr. restants seront versés ultérieurement sur la décision du Conseil d'administration, selon les besoins de la société ; ce versement ne sera pas appelé avant le 15 mai prochain, mais les souscripteurs conserveront la faculté de l'effectuer par anticipation à toute époque avant cette date.

Ils auront à payer 4 0/0 d'intérêt sur ces 200 francs, depuis le 15 mars jusqu'au jour de leur versement. *Les récépissés provisoires nominatifs* porteront l'indication des numéros des obligations qu'ils représentent ; ces obligations participeront comme celles de la première émission, aux chances du tirage au sort du 22 *mars* prochain et des tirages ultérieurs.

Les porteurs de certificats d'obligations de la première émission auront en outre, lorsqu'ils se présenteront pour souscrire la deuxième émission, la faculté d'obtenir l'avance de 100 francs par obligation de la première émission à 4 0/0 d'intérêt, sur dépôt de leur certificat, ou promesse d'obligation foncière.

Quelle que soit la date de la souscription, l'intérêt de cette avance ne courra qu'à partir du 15 mars.

Les certificats ainsi déposés à la caisse de la Société, de même que les certificats de la deuxième émission, participeront aux chances du tirage du 22 mars prochain et des tirages suivants.

Les versements et les dépôts ci-dessus mentionnés s'effectueront, dès à présent, à la caisse du *Crédit foncier de France*, rue des Trois-Frères, n° 5, de onze heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ces opérations portant sur deux cent mille titres, et devant être entièrement terminées le 15 mars, afin que toute l'émission soit régularisée avant le tirage du 22 mars, MM. les souscripteurs sont priés de ne pas attendre au dernier moment pour effectuer leur souscription ; ceux qui se présenteraient dans les derniers jours seraient exposés à une grande perte de temps.

Exploitation de chemins de fer par l'Etat en Belgique.

Nous avons annoncé, dans notre numéro du 1er janvier, que la Commission centrale de la chambre des représentants belges, à laquelle avait été renvoyée une proposition formelle de concession à l'industrie privée, de tous les chemins de fer appartenant à l'Etat, avait exprimé le vœu qu'une commission spéciale fût chargée de s'enquérir des causes de l'infériorité incontestable de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

Cependant, la Commission centrale, tout en exprimant ce vœu, n'avait formulé aucune résolution. Dans la séance du 15 février, M. Deman d'Attenrode, après un discours dans lequel il a retracé énergiquement tous les vices de l'exploitation des chemins de fer belges par l'Etat, a déposé la proposition suivante :

« La Chambre nomme une commission d'enquête. Cette commission est destinée à recueillir tous les renseignements nécessaires afin de s'éclairer sur le point de savoir s'il est dans l'intérêt du pays que l'exploitation du chemin de fer, construit aux frais des contribuables et confié à titre d'essai au gouvernement, lui soit maintenue définitivement ou s'il y a lieu de recourir à l'industrie privée.

» Cette commission déposera son rapport et ses conclusions à l'ouverture de la session 1853-54.

» Elle sera composée de cinq représentants et de deux personnes prises en dehors de la législature. »

La proposition a été aussitôt mise en discussion.

On a entendu M. Rogier, M. le ministre des travaux publics, M. Dumortier, M. le ministre des affaires étrangères, M. de Mérode et l'auteur de la proposition. Tous les orateurs, même les ministres, sont tombés d'accord qu'il y avait lieu à nommer une commission; mais le ministère a demandé qu'elle fût nommée par le Gouvernement et non par la Chambre, et il a assigné à cette distinction le caractère d'une question de confiance. M. Deman a, en conséquence, retiré sa proposition, et a déclaré s'en rapporter à la commission qui sera nommée par le Gouvernement.

Ce que nous constaterons, c'est que le discours de M. Deman contre l'exploitation par l'Etat a été accueilli avec une faveur marquée par la Chambre. On peut dire que désormais la question est gagnée dans l'opinion publique, et qu'elle ne peut tarder beaucoup à triompher dans les Chambres et dans le Gouvernement.

F. Solar.

Réduction du taux de l'intérêt à Londres.

Le chancelier de l'Echiquier vient de réduire à 1 1/2 0/0 le taux de l'intérêt sur les bons du Trésor, qui était précédemment de 2 0/0.

Cette mesure prouve assez l'abondance des capitaux à Londres et l'erreur commise par le Conseil de la Banque, quand il a élevé coup sur coup le taux de l'escompte de 2 à 2 1/2 et ensuite à 3 0/0.

F. Solar.

Tribunal civil du Havre.

Présidence de M. Elie-Lefebvre, juge.

Audience du 11 février.

VILLE DU HAVRE. — CHEMIN DE FER. — ACTION. — GARANTIE.

Nous avons rendu compte dans notre numéro du 12 février des débats de cette grave affaire, qui intéresse les porteurs de 10,000 des actions du chemin de fer de Rouen au Havre. Nous avons fait connaître les moyens mis en avant par Mes Hébert et Delangle, pour les actionnaires qui réclamaient de la ville du Havre l'exécution de la garantie promise par elle en 1842. Nous avons également reproduit les moyens développés, dans l'intérêt de la ville, par Mes Roblon et Toussaint.

Le Tribunal, dans un jugement longuement motivé, a donné gain de cause aux actionnaires. Il a décidé que la ville du Havre devait suivre la foi de la Compagnie du chemin de fer dans la désignation des actions définitives qui se réfèrent aux certificats d'actions souscrites au Havre; que le timbre de référence mis sur les actions par la Compagnie suffisait pour assurer l'identité; que, d'ailleurs, si la ville se trouvait avoir payé à tort entre les mains d'un porteur qui serait reconnu n'avoir pas droit à la garantie, elle aurait un recours contre la Compagnie du chemin de fer qui l'aurait induite en erreur.

Au fond, le jugement décide qu'aucune limite n'a été apportée à la garantie promise par la ville; que la dépense de construction du chemin n'était pas connue au moment où la délibération a été prise; que, d'ailleurs, la ville n'a eu en vue que d'assurer la construction du chemin; que les emprunts ont été régulièrement autorisés par l'assemblée des actionnaires; qu'il en est de même des dépenses reprochées à la Compagnie du chemin de fer; qu'en fût-il autrement, la ville pourrait trouver dans ces faits le principe d'un recours contre la Compagnie, mais non un motif pour se soustraire aux engagements qu'elle a pris vis-à-vis des actionnaires.

Le tribunal a de plus jugé que les défenseurs de la ville du Havre n'avaient pas excédé les bornes d'une légitime défense, soit dans les écritures du procès, soit dans les plaidoiries; que dès lors, il n'y avait pas lieu d'accorder les dommages-intérêts demandés par la Compagnie du chemin de fer; que, quant à ceux réclamés par les actionnaires, ils n'étaient pas plus justifiés.

En conséquence, il a condamné la ville du Havre à payer à chaque action un supplément d'intérêt de 30 francs pour les années 1848, 1849 et 1850 réunies, et à continuer, si il y a lieu, pendant quinze années à partir de 1846; il a en outre condamné la ville aux intérêts de droit et aux dépens.

Comptoir national d'escompte.

PROCÈS-VERBAL

De l'Assemblée générale extraordinaire du 22 janvier 1853.

(Suite.)

Renonçant à traiter avec une société de capitalistes pour le placement de la totalité des actions à émettre, faut-il en réserver la souscription intégrale à nos actionnaires actuels? Mais la charge ne serait-elle pas trop lourde pour beaucoup d'entre eux? Si l'augmentation du capital était d'un quart, d'un tiers ou de moitié, sans doute on pourrait recourir à ce moyen; mais elle est du double; il faudrait demander à tous les intéressés, dans la proportion du nombre d'actions qu'ils possèdent, de souscrire deux actions nouvelles, à raison d'une ancienne. Tous évidemment ne le pourraient. Un grand nombre seraient dans l'obligation de ne pas souscrire à la nouvelle émission ou de vendre immédiatement leurs actions. Il en résulterait forcément une baisse de nos titres, dont on ne saurait calculer l'étendue, et cette première tentative avortée rendrait pour longtemps impossible le succès de l'opération.

Ajoutons, Messieurs, car ce moyen est celui que le Conseil d'administration eût été le plus heureux de vous proposer, si son emploi n'avait présenté des chances aussi périlleuses, ajoutons qu'il n'existe pas d'exemple d'une entreprise qui, ayant triplé son capital, ait pu réserver aux porteurs de ses premières actions la souscription intégrale des nouvelles. Une seule Société a, tout récemment, en augmentant son capital d'une fois et demie, fait exclusivement appel à ses actionnaires; mais, au moment où la décision était prise, cette Société se trouvait dans des conditions exceptionnelles: le taux vénal de ses premières actions donnait 140 0/0 de prime sur les nouvelles, qui étaient émises au pair de 500 fr., et sur lesquelles elle ne faisait verser, comme pour les premières, que 250 fr.; de plus, les actions primitives étaient, pour la plus forte partie, concentrées dans les mains d'un petit nombre de gros capitalistes, fortement intéressés à maintenir les cours élevés de leurs titres, et pouvant agir avec ensemble pour empêcher la dépréciation. Telle n'est pas la situation du Comptoir: l'augmentation de son capital est de deux fois, et non d'une fois et demie; le cours actuel de ses actions, rapproché du taux de la nouvelle émission, qui sera faite au dessus du pair, ne donne qu'une prime d'environ 27 0/0; enfin, ses actions anciennes sont disséminées dans les mains d'un grand nombre de personnes dont il est impossible de connaître les ressources, de pressentir les intentions et de régler la volonté — Par le paiement du premier dividende de cet exercice, nous pu constater que les 13,333 actions déjà émises étaient réparties entre plus de 1,200 porteurs.

S'il ne nous est pas permis de réserver la totalité des actions nouvelles à nos actionnaires, devons-nous faire appel au public, laisser la souscription ouverte jusqu'à ce que les 26,667 actions soient entièrement placées? Mais une telle abondance de titres jetés à la fois sur le marché porterait immédiatement une grande perturbation dans leurs cours, et tournerait au détriment de ceux-là même dont notre devoir est de favoriser les intérêts.

Enfin, Messieurs, à quel taux faut-il émettre les nouvelles actions? Si l'émission était faite au pair de 500 fr., il y aurait perte pour la Société, dont la réserve sociale s'élève déjà au dixième du capital réalisé; perte pour les porteurs d'actions anciennes, dont les titres subiraient une baisse certaine. Si l'émission, au contraire, avait lieu au cours actuel de la Bourse, il est évident qu'il n'y aurait pas preneurs, et, par suite, que la mesure éprouverait un échec peut-être irréparable.

Votre Conseil d'administration, Messieurs, s'est livré à un examen approfondi de tous ces modes de réalisation du capital, et après avoir reconnu successivement les inconvénients et les dangers qu'ils présentent tous à des degrés divers, il a été amené à vous proposer une combinaison mixte, qui lui semble concilier à la fois les intérêts de la Société du Comptoir, la préférence que nous avons à cœur d'assurer à ses actionnaires actuels et la complète réussite de l'opération.

Les 26,667 actions nouvelles seraient émises au cours de 550 fr., dont 500 fr. destinés à l'augmentation du capital du Comptoir, et 50 fr. à l'accroissement de la réserve sociale, qui se trouverait ainsi élevée à 2 millions.

Sur ces 26,667 actions, 13,333 seraient réservées de préférence aux actionnaires porteurs des 13,333 actions déjà émises, à raison d'une action nouvelle pour une ancienne; les 13,334 autres seraient cédées, également au cours de 550 fr., à une société de capitalistes, unis en syndicat et qui n'ouvriraient aucune souscription publique pour en opérer le placement.

Ces actions seraient payables à la caisse du Comptoir ou intégralement en souscrivant, ou dans les délais ci-après, avec un intérêt de 4 0/0, à partir du 1er janvier 1853:

150 fr. en souscrivant;
125 au 1er mars;
125 au 1er avril;
et 150 au 1er mai.

Elles auraient droit, comme les actions anciennes, au dividende du 2e semestre de l'exercice courant, qui commence le 1er janvier 1853.

Cette combinaison, Messieurs, ne nous paraît avoir aucun des inconvénients que nous avons signalés dans les précédentes. Elle accorde aux actionnaires actuels du Comptoir une préférence bien justifiée par le concours dévoué qu'ils ont apporté à sa fondation ou à son développement; elle leur offre de prendre, dans l'augmentation du capital social, un nouvel intérêt, égal à celui qu'ils y ont déjà; elle satisfait donc aux prétentions légitimes qu'ils ont droit d'élever. D'un autre côté, la participation d'une société de capitalistes prenant la moitié des actions à émettre et s'engageant à souscrire, dans un délai déterminé, toutes celles qui, par suite d'événements imprévus, pourraient ne pas être retirées par les actionnaires, garantit l'opération contre toute espèce d'éventualités fâcheuses, et assure, quoi qu'il arrive, le placement complet et immédiat du capital social.

Cette participation fait plus encore: en plaçant la moitié des actions nouvelles dans des mains puissantes, habituées au maniement des grandes affaires, habiles à conduire de semblables opérations, intéressées à leur succès, et dirigées par une volonté unique, elle doit maintenir nos actions à leur véritable valeur, ou les protéger tout au moins contre toute dépréciation de prix.

Sans doute, la Société avec laquelle vous traiterez pourra réaliser des bénéfices, mais elle pourra aussi courir des risques, et, d'ailleurs, qu'importe qu'elle fasse une bonne opération, si les avantages que son concours apportera au Comptoir et à vous-mêmes sont plus grands et mieux assurés? C'est là, en définitive, qu'est la véritable question, et nous n'en dirons plus qu'un mot à ce seul point de vue.

Admettons, pour un moment, que la souscription des 26,667 actions nouvelles puisse être intégralement couverte par les porteurs des 13,333 actions anciennes, à raison de deux pour une, et l'hypothèse est déjà assez hardie; ne faut-il pas alors admettre aussi qu'une grande partie de ces actions viendra immédiatement encombrer le marché, et déterminera, dans les cours, une dépréciation d'autant plus forte, que leurs nombreux porteurs ne seront unis par aucun lien, et qu'il n'y aura aucune

action collective, puissante et intéressée pour arrêter la baisse.

Eh bien, il suffira que cette baisse soit seulement de 50 fr. pour que l'avantage, beaucoup plus apparent que réel, du système des deux actions au lieu d'une, disparaisse entièrement. En effet, au cours de 650 fr., la prime réalisée sur deux actions ne donnera que 200 fr., dont il faudra diminuer 50 fr. pour la dépréciation sur l'action ancienne; restera 150 francs, somme égale à la prime sur une seule action, si, grâce à l'intervention de la Société, le taux actuel de 700 fr. est maintenu. Et, dans le cas d'une baisse plus considérable, l'infériorité de ce système, comparé à la combinaison mixte, devient plus manifeste encore, puisque, dans ce cas, il faudra déduire d'une *prime* plus *faible* sur les deux actions nouvelles, une *dépréciation* plus *forte* sur l'action primitive.

Il résulte donc de là, évidemment, que le véritable intérêt des actionnaires du Comptoir, le seul qui doive nous préoccuper dans cette question, réside beaucoup moins en réalité dans la quantité relative des titres nouveaux attachés à la possession des titres anciens, que dans le maintien ou l'élévation de leur cours, dans le succès complet, immédiat et parfaitement assuré de l'opération. Et c'est parce que la combinaison mixte est celle qui remplit le mieux toutes ces conditions, que votre Conseil croit pouvoir, avec une entière confiance, la présenter à votre sanction.

Messieurs, permettez-nous, en terminant ce rapport, d'accomplir un devoir de justice et de constater un fait de bon augure.

Le devoir, c'est celui-ci: investi par vous, depuis bientôt cinq ans, du mandat d'administrer le Comptoir national d'escompte, témoin chaque jour des travaux de la direction, votre Conseil a pensé qu'il devait saisir cette occasion pour rendre devant vous un hommage mérité au zèle, à l'habileté, aux lumières et à la persévérante activité dont elle a donné tant de preuves dans l'accomplissement de ses fonctions.

Le fait, le voici: toutes les mesures, tous les actes sortis des laborieuses délibérations auxquelles a donné lieu cette importante affaire, ont été adoptés à l'unanimité. Puisse l'accord si complet qui a régné dans le Conseil se manifester également, mais avec plus d'éclat, dans le sein de cette assemblée! Puissiez-vous, Messieurs, par le vote que vous allez émettre, et c'est notre vœu le plus ardent, donner à ces mesures une puissance incontestée, qui en assure l'heureuse réalisation, et qui assoie sur des bases larges et fécondes l'avenir et la prospérité de notre grand établissement!

Le Rapporteur,
PAGNERRE.

Les membres du Conseil,

ANDRÉ (Louis),	DU BOCHET,	MELON,
BOISSAYE,	GILLET,	NIEL,
BRASSAC,	LANGLOIS,	OGERFAU,
CAILLOU,	LAVESSIÈRE,	PAGNERRE,
COHIN aîné;	LE VILLAIN,	SOMMIER.

Après la lecture de ce rapport, qui a été écouté avec une attention soutenue par l'assemblée, et qui est suivie de nombreuses marques d'approbation, M. le président demande aux actionnaires s'ils ont des observations à présenter sur les propositions qui vont être soumises à leurs délibérations.

Un actionnaire, M. Dupont, demande au président si l'Assemblée sera appelée à voter divisément: 1° sur les modifications aux articles 2, 3 et 11 des statuts, relatives à l'augmentation du capital social; 2° sur les dispositions additionnelles ayant pour objet de régler le mode et les conditions d'émission des actions nouvelles.

M. le Président répond que les propositions du Conseil d'administration sont connexes et se relient intimement entre elles, et qu'il est, par conséquent, impossible de diviser le vote.

Un actionnaire, M. Vassal, appuie la proposition d'un vote par division. Il ne doute pas que le Conseil d'administration n'ait eu de graves motifs pour appeler une société de capitalistes à la souscription de la moitié des actions à émettre, mais il pense que la totalité de ces actions auraient dû être réservées aux actionnaires. Il invoque à l'appui de son opinion l'usage généralement suivi par les Compagnies qui augmentent leur capital, de donner la préférence à leurs actionnaires. Il cite comme exemple la Banque de France, la Banque de l'Algérie et les Sociétés générales de crédit foncier et de crédit mobilier. Dans son opinion, la mesure proposée par le Conseil a le tort de froisser les légitimes intérêts des actionnaires et de s'écarter des précédents. L'intervention d'une société de capitalistes était inutile; il suffisait pour l'émission des actions nouvelles de faire appel aux actionnaires, en leur accordant le délai nécessaire pour souscrire.

M. le Président répond qu'on a pu voir par le Rapport que toutes les objections présentées par le préopinant ont été soulevées et examinées au sein du Conseil d'administration, et qu'après une mûre délibération elles ont été écartées à l'unanimité.

M. le Président reproduit ensuite sommairement les principaux motifs qui ont déterminé l'Administration du Comptoir à adopter le système mixte qu'elle soumet aujourd'hui à la sanction de l'Assemblée.

Un actionnaire, M. Tavernier, appuie la proposition du Conseil et repousse le vote par division.

Il ne faut pas, dit-il, s'attacher exclusivement dans une question de cette nature, à l'intérêt particulier des actionnaires. On doit surtout et avant tout se préoccuper de l'intérêt général de la Société: or, il importe au crédit du Comptoir non-seulement d'assurer le placement immédiat et la prompte réalisation de son capital social, mais encore de maintenir le cours de ses actions.

M. Vassal prend de nouveau la parole: le Conseil d'administration, dit-il, s'est beaucoup trop préoccupé des variations que le cours des actions peut éprouver à la Bourse; peu importe que le prix des actions baisse aujourd'hui, il se relèvera plus tard.

M. Vassal revient ensuite sur ses précédentes observations: il lui paraît inadmissible que la souscription des actions nouvelles ne soit pas remplie par les actionnaires dans le délai qui sera fixé. Tous souscriront avec empressement, ceux qui ne le pourraient emprunteraient à leurs banquiers. Il n'admet pas l'hypothèse que le mode qu'il propose produira nécessairement la baisse. Pourquoi, au surplus, n'en ferait-on pas l'épreuve?

M. Pagnerre, rapporteur, répond: Le Conseil d'administration, qu'on le sache bien, n'a jamais eu qu'une seule préoccupation, celle de défendre les intérêts de la Société du Comptoir, qui sont aussi et exclusivement les intérêts de ses actionnaires; c'est sous l'empire de cette unique préoccupation qu'il examiné la question du mode de placement des actions et qu'il a été amené à adopter, de préférence à toute autre, la combinaison proposée. Mais le Conseil a dû tenir compte de tous les éléments qui pouvaient influer sur le succès de l'opération, et le cours vénal des actions à la Bourse en est certainement l'un des plus importants.

Pourquoi parler du marché de la Bourse avec tant de dédain, lorsqu'il s'agit d'une valeur qui ne se vend qu'au comptant? Sans doute ce n'est pas à la Bourse que le Comptoir a conquis la confiance qu'il inspire, mais la valeur vénale de ses actions est le thermomètre de cette confiance. — Et c'est à la Bourse, le seul marché public des actions, qu'elle peut se manifester. — Ainsi; pendant près de quatre ans, nos actions n'ont pas été cotées à la Bourse, et quoiqu'elles donnassent 7 à 8 0/0 de dividendes, que ces résultats fussent publics et bien connus, on ne pouvait les vendre plus de 300 fr, à 400 fr. Croit-on qu'il eût été possible alors de tripler le capital du Comptoir, et d'émettre à 50 fr. au-dessus du pair 26,667 actions nouvelles. — C'est parce que les actions ont atteint sur le marché de la Bourse leur valeur réelle que l'opération peut être tentée aujourd'hui.

On dit: Mais qui donne au Conseil le droit de croire que les actions baisseront, si la souscription est limitée aux actionnaires actuels à raison de deux pour une? C'est une hypothèse que rien ne justifie. — Rien, en effet, si ce n'est l'expérience, la raison et la connaissance des choses. Comment! à côté des 13,000 actions déjà émises, vous en jetterez sur le marché 26,000 nouvelles; vous inviterez les actionnaires à tripler leur part dans la Société, à déplacer leurs capitaux; vous n'aurez que des souscripteurs isolés, ne pouvant agir en commun, et vous supposez que la valeur vénale des actions ne subira aucune dépréciation! Mais c'est nier l'évidence même. Vous parlez d'hypothèse, mais c'est celle-là que rien ne justifie, et, je l'avoue, elle a paru au Conseil une suprême audace devant laquelle il a reculé.

On dit encore: Qu'importe d'ailleurs à la Société et aux actionnaires que le cours des actions baisse à la Bourse! cela ne change rien à leur valeur réelle. Qu'importe aux actionnaires? Mais ne sait-on pas que les principales conditions d'un bon placement consistent à la fois dans la certitude qu'il inspire, dans le revenu qu'il donne et surtout dans sa réalisation prompte et facile? Eh bien, l'intérêt des actionnaires qui veulent réaliser ou qui ont besoin de réaliser, — et il en existe apparemment, puisqu'on vend chaque jour des actions à la Bourse, — n'est-il pas de réaliser en hausse plutôt qu'en baisse? Qu'importe à la Société? Mais croit-on, par exemple, qu'aujourd'hui, en présence de l'émission projetée, une baisse, même accidentelle et momentanée, n'aurait pas pour le Comptoir les conséquences les plus fâcheuses; qu'elle n'aurait pas pour effet inévitable de compromettre le succès de l'opération, de la rendre pour jamais impossible peut-être?

On voudrait que nous fissions l'épreuve de cette combinaison de deux actions pour une. Une épreuve! Mais le mot seul est ce qu'on a pu dire de plus fort contre ce système. Une épreuve, en pareille matière, lorsqu'il s'agit d'une opération d'où dépend l'existence même d'un grand établissement de crédit. Ah! Messieurs, gardons-nous de livrer jamais notre institution à de tels hasards: elle pourrait les payer trop cher!

La combinaison qui vous est proposée par le Conseil ne livre rien au hasard; elle ne craint aucune éventualité, ne redoute aucun péril; car elle n'est ni une hypothèse, ni une épreuve; elle est une certitude et une certitude absolue. Elle favorise les intérêts des actionnaires, ga-

r antit ceux de la Société, assure le placement immédiat et intégral des actions nouvelles et grandit encore le crédit de notre établissement.

On a cité beaucoup d'exemples, dit M. Pagnerre en terminant; aucun n'est applicable au Comptoir d'escompte. La Banque de France? Elle ne faisait que doubler son capital, — nous le triplons; ses actions étaient nominatives, — les nôtres sont au porteur; — elle donnait une action nouvelle pour une ancienne. — c'est ce que nous faisons. La Société du Crédit foncier? Elle n'a augmenté son capital que d'une fois et demie: — nous l'augmentons de deux fois. Le cours de ses actions anciennes, sur lesquelles 250 francs seulement étaient versés, donnait 140 0/0 de prime sur les nouvelles, qui ne versaient également que 250 fr., et, cependant, malgré ces conditions avantageuses, elles ont subi une dépréciation importante. La Société de crédit mobilier? Elle n'a point augmenté son capital: elle l'a émis en trois fois, mais presque simultanément, en moins de deux mois, et les souscripteurs, à la première émission, étaient prévenus que trois actions leur donneraient droit à quatre autres. Quant à l'exemple de la Banque d'Algérie, l'interruption qu'il a provoquée tout à l'heure en a fait justice d'un mot. La Banque de France en avait, il est vrai, réservé le capital à ses actionnaires, mais ce capital n'a point été intégralement souscrit, et l'opération a échoué. — Nous avons donc le droit de répéter, encore une fois, ce que nous avons affirmé dans le rapport du Conseil: il n'y a pas d'exemple d'une Société qui, ayant triplé son capital, ait esé en réserver intégralement la souscription à ses actionnaires. Nous défions d'en citer un seul.

Un actionnaire M. Astruc, combat le vote par division; il termine en disant que le Conseil d'administralon a donné, depuis l'origine du Comptoir, assez de preuves de son dévouement aux intérêts de la Société, pour que les actionnaires adoptent avec confiance les propositions qu'il vient leur soumettre.

MM. Boche, Cerceuil, et plusieurs autres actionnaires combattent le vote par division; — M. de Bainsse le soutient.

M. le Président donne lecture de l'article 28 des Statuts, ainsi conçu:

« Les modifications aux présents Statuts dont » l'expérience aura fait connaître la nécessité, » devront être proposées par le Conseil d'administration à l'Assemblée générale extraordinairement convoquée à cet effet, et délibérées par elle à la majorité des membres de » l'Assemblée et des trois quarts en somme des » actions représentées.

» Les modifications adoptées ne seront exécutoires quo du consentement de la ville de » Paris, et après l'approbation du Gouvernement. »

M. le Président fait ensuite observer qu'aux termes de cet article, les modifications aux Statuts sont proposées par le Conseil d'administration, et que l'Assemblée appelée à en délibérer ne peut que les rejeter ou les adopter dans leur entier.

Cette observation de M. le Président met fin à la discussion, dont la clôture est prononcée.

Il est procédé au vote par voie public d'appel nominal.

Le nombre des membres ayant signé la feuille de présence était de 432, représentant 5,851 actions.

61 actionnaires, représentant 806 actions, n'ont pas répondu l'appel de leur noms.

Il est resté 371 votants, représentant 5,045 actions.

Aux termes de l'article 28 des Statuts, il fallait les majorités réunies de moitié plus un en nombre, soit 186 voix et de trois quarts en somme des actions représentées, soit 3,784 actions.

Le dépouillement du vote a donné les résultats suivants:

Pour la proposition, 346 votants, représentant 4,616 actions.

Contre la propositions, 25 votants, représentants 429 actions.

En conséquence, les modifications proposées aux articles 2, 3 et 11 des Statuts, ainsi que les dispositions additionnelles ci-dessus relatées ont été adoptées.

M. le Président proclame le résultat du vote et le mandat donné au Conseil d'administration et à la Direction de demander le consentement de la ville de Paris et l'approbation de M. le Ministre des finances.

La séance est levée à cinq heures un quart.

Signé Hipp. Biestia, Directeur du Comptoir national, *Président*.

Lemaitre, Directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances, délégué par M. le Ministre des finances.

Germain Thibault, Vice-Président de la Chambre du Commerce, Membre de la Commission municipale et départementale, l'un des délégués de la ville de Paris près le Comptoir National.

Ledagre, Président du Tribunal de Commerce de la Seine.
A. Marcuard, Banquier.
} *Scrutateurs.*

Lucy Sedillot, Juge au Tribunal de Commerce, *Secrétaire*.

BANQUE DE FRANCE.

Compte-rendu des opérations de la Banque de France et de ses succursales pendant l'année 1852, par M. le comte d'Argout, gouverneur.

1. — *Des Nominations.*

Messieurs,

M. Bayvet, censeur, M. le comte Pillet Will, James Odier et Halphen, régents, sortent de fonctions; ils sont, vous le savez, rééligibles. Tel est le début obligé des communications périodiques que nous avons à vous faire (1).

2. — *Faits principaux accomplis à la Banque pendant l'exercice dernier.*

Le compte-rendu dont nous allons vous donner lecture est beaucoup plus satisfaisant que celui des années précédentes. Nous nous en félicitons.

Grâce au rétablissement complet de l'ordre et de la paix, les opérations de la Banque se sont considérablement améliorées; le commerce et l'industrie ont repris leur essor. Les traces de la tempête de 1848 se sont effacées. Notre situation se rapproche de celle des temps antérieurs.

(1) Ces messieurs ont été réélus.

D'autres faits très-importants pour la Banque ont signalé cette même année; le Trésor nous a remboursé une partie notable des emprunts qu'il avait contractés en 1848; un traité passé avec M. le ministre des finances le 3 mars 1852 a réparti en quinze années les échéances du remboursement du surplus de la dette. Un décret législatif rendu le même jour, abroge le paragraphe 2 de la loi du 30 juin 1840, ce qui assure la prorogation du privilége de la Banque jusqu'au 31 décembre 1867. Ce même décret a autorisé la Banque à faire des avances sur dépôts d'actions et d'obligations de chemins de fer (1). Un second décret, en date du même mois, nous a pareillement autorisés à prêter sur dépôt d'obligations de la ville de Paris.

La Banque à son tour a adopté une mesure d'une grande importance: prenant en considération l'abaissement général de l'intérêt de l'argent, et désirant donner une puissante impulsion à la reprise des affaires, elle a reduit à 3 0/0 le taux de ses escomptes, lequel, fixé pendant longues années à 4 0/0, avait été momentanément relevé à 5 0/0 en 1846, afin de ralentir l'excès des demandes d'espèces adressées à cette époque à la Banque et provoquées par des achats de grains à l'étranger; demandes qui sans cet obstacle, eussent promptement tari nos réserves métalliques.

Enfin, par deux fois, dans le cours de l'exercice dernier, la Banque a trouvé l'occasion de donner des preuves signalées de sa sollicitude pour les intérêts du crédit public et du Trésor.

Au commencement de 1852, une grande opération financière a été entreprise; il était nécessaire qu'elle fût accomplie avec célérité. Le Conseil de régence, heureux de ce que la situation de la Banque lui donnait cette faculté, a voté sur-le-champ un crédit de 150 millions applicable à des prêts sur rentes; cette résolution a contribué à prévenir des indécisions dommageables à l'intérêt général.

Dans le dernier trimestre de 1852, la Banque a avancé, sur valeurs de chemins de fer et de rentes, la somme énorme de 170 millions, afin de préserver la place de Paris d'une perturbation dont elle paraissait menacée.

3. — *Du mouvement général des opérations de la Banque.*

Nous venons de vous dire quo les opérations de 1852 s'étaient rapprochées des opérations de 1847, et qu'elles avaient considérablement surpassé celles de 1850. C'est ce que vous prouveront les chiffres suivants:

Les opérations de 1848 s'étaient élevées à (2)	2,714,000,000
En 1850, elles se sont abaissées à	1,470,000,000
Comparativement à 1837, la diminution a été do	1,244,000,000
En 1852, le total est remonté à	2,541,000,000
Ce qui présente, comparativement à 1850, une augmentation de	1,071,000,000

(1) La faculté de prêter sur rentes avait été accordée à la Banque par la loi du 17 mai 1834: la plupart des règles prescrites par l'ordonnance réglementaire du 15 juin même année se trouvent reproduites dans le décret du 3 mars 1852.

(2) Pour établir une comparaison exacte entre les opérations accomplies par la Banque et par ses succursales en 1847, avec les opérations de 1852, nous avons à ajouter aux résultats de 1847 les opérations des Banques départementales, qui n'ont été réunies à la Banque de France qu'en avril 1848.

Toutefois il s'en faut de 173 millions que 1852 ait égalé 1847.

4. — *Des escomptes des effets de commerce et des mouvements du portefeuille.*

Les escomptes des effets de commerce avaient offert en 1850 un total de (1) 1,176,000,000

En 1852, ce total est monté à 1,821,000,000

L'augmentation en faveur de 1852 a été de 645,000,000

Soit d'environ 50 0/0.

Mais ils n'égalent pas encore les escomptes de 1847; ceux-ci avaient atteint le chiffre de 2,659,000,000

Lequel offre sur le chiffre de 1852, une supériorité de 835,000,000

Toutefois si, au lieu de comparer les totaux des escomptes des deux années, on met en regard la situation des portefeuilles aux époques du 6 janvier 1848 et du 27 janvier 1853, nous trouvons les deux chiffres suivants: 335 millions et 313, lesquels prouvent qu'à 22 millions près le portefeuille a repris l'importance qu'il avait au début de l'année 1848.

Aussi, pendant toute l'année 1852, les escomptes ont-ils suivi une marche ascensionnelle très-rapide. Les comptes du premier semestre ne se sont élevés qu'à 758 millions; les escomptes du second ont offert le chiffre de 1,089,000,000. Les escomptes de chacun des mois d'octobre, de novembre et de décembre ont été les plus forts de l'année : chacun d'eux a dépassé la somme de 200 millions.

Une autre preuve du progrès marqué des escomptes se trouve dans le rapprochement des situations des jours de clôture des deux derniers exercices.

La situation du 24 décembre 1851 n'attribuait au portefeuille qu'un total de 127,000,000

La situation du 24 décembre 1852 donnait à ce même portefeuille un total de 284,000,000

Augmentation dans l'espace d'une année 157,000,000

Enfin, les publications insérées au *Moniteur* le deuxième jeudi de décembre et le deuxième jeudi de janvier font foi qu'une augmentation de 42,000,000 s'est réalisée dans l'espace d'un mois seulement (2).

5. — *Des opérations de la Banque autres que celle de l'escompte des effets de commerce.*

Les avances sur rentes ont pris une extension analogue à celle qui s'est réalisée sur les escomptes des effets de commerce.

Ces avances ne s'étaient élevées en 1851 qu'à 44,000,000

En 1852, elles sont parvenues au chiffre de 330,000,000

Les avances sur actions de canaux ont triplé; elles se sont élevées de 7,500,000 fr., à 22,500,000

Les avances sur valeurs de chemins de fer ne datent que du mois d'avril 1852; elles sont montées, dans les neuf derniers mois de l'année, à 193,000,000

En additionnant ces trois espèces d'avances, on voit que la Banque a prêté, en 1852, sur ces diverses valeurs, 545 millions.

Au contraire, les escomptes des bons de la Monnaie ont diminué dans la proportion de 142 millions à 18 millions, c'est à dire de 124 millions. Cette réduction provient de la diminution du monnayage. Les espèces d'or et d'argent frappées à Paris, en 1851, s'étaient élevées à 297 millions; le monnayage, en 1852, est tombé à 98 millions.

Les avances sur warrants, les avances sur lingots, les bénéfices sur la vente de l'or (1), les primes sur la revente des matières d'argent, le montant des droits de garde, la commission sur les billets à ordre, n'exigent point d'observations spéciales.

6. — *Des transactions de la Banque avec le Trésor.*

Vous n'avez point oublié, Messieurs, que, le 7 mars 1848, la Banque avait prêté au gouvernement 50 millions sur dépôt de bons du Trésor, et qu'en vertu d'un traité sanctionné par la loi du 5 juillet même année, la Banque avait promis au Trésor de lui avancer en outre la somme de 150 millions. Vous vous rappelez aussi que la loi du 6 août 1850 a réduit de moitié ce second engagement. C'est ce premier emprunt de 50 millions que le Trésor a remboursé à la Banque en deux paiements égaux de 25 millions, aux dates du 26 juillet et 6 septembre 1852.

Quant aux 75 millions qui nous restent dus, la Banque en sera remboursée par fraction de 5 millions pendant l'espace de quinze années, ainsi que je vous l'ai tout à l'heure annoncé. Telle est, Messieurs, notre situation actuelle avec le Trésor (2).

7. — *Des effets au comptant, du mouvement général des espèces, des billets et des virements.*

L'encaissement des effets au comptant a participé au progrès général; les sommes encaissées pour le public se sont élevées:

En 1850 à..................	647,000,000
En 1851 à..................	713,000,000
En 1852 à..................	770,000,000
Augmentation de 1850 à 1852.	123,000,000

Les paiements en billets se sont accrus dans la proportion de 4 milliards 793 millions à 5 milliards 682 millions, soit de 889,000,000

Les virements ont haussé de 8 milliards 163 millions, à 15 milliards 532 millions. Différence en plus en faveur de 1852 7.369,000,000

Les mouvements des espèces ont marché en sens inverse; ils ont diminué de 960 millions à 793. Réduction 165,000,000

Compensation faite des augmentations et des diminutions, le total du mouvement des caisses s'est élevé, en 1852, à la somme prodigieuse de 22,000,000,000

Jamais, dans les années précédentes le total de ces mouvements n'avait dépassé 15,000,000,000

Cette hausse si remarquable peut être attribuée à l'accroissement inusité des transactions et des spéculations qui se sont accomplies pendant le cours de l'exercice dernier.

8. — *Mouvement des comptes courants des réserves métalliques et de la circulation des billets.*

Le maxima et les moyennes des comptes-courants ont également augmenté, mais dans une mesure moindre.

Le maximun du compte-courant avec le Trésor, de 1851 à 1852, a haussé de 127 millions à 155.

Les comptes-courants divers se sont accrus de 160 millions à 237.

La moyenne du compte-courant avec le Trésor est montée de 92 millions à 105.

Enfin la moyenne des comptes-courants divers à ces deux époques a offert la différence de 148 millions à 156.

Il est assez difficile de décrire avec clarté la série des mouvements des encaisses métalliques, et leurs rapports avec les mouvements de la circulation des billets. Essayons cependant.

Depuis la fin de 1848 jusqu'au dernier trimestre de 1852, les réserves métalliques (sauf quelques oscillations plus ou moins marquées) ont suivi l'influence d'une hausse qui a porté nos encaisses de 270 millions à 625; mais à partir du mois d'octobre dernier, ces mêmes réserves ont commencé à décroître. A la fin de 1852, le chiffre de l'encaisse figurait dans notre bilan pour la somme de 500 millions.

Suivons maintenant la ligne parcourue par la circulation.

Celle-ci a constamment dominé les encaisses pendant les deux premières années de la révolution de février : mais au fur et à mesure que la stagnation des affaires se prolongeait et s'aggravait, les réserves métalliques se rapprochaient de la circulation.

A la fin de 1849, la supériorité de la circulation se trouvait réduite à la faible somme de 6 millions.

En 1850 les deux lignes se sont côtoyées pendant la majeure partie de l'année; dans le second semestre, deux écarts ont eu lieu et ont momentanément rendu à la circulation une supériorité de 60 et quelques millions.

En 1851, les réserves ont pris le dessus; elles ont parfois surpassé la circulation de 90 millions.

Pendant les trois premiers trimestres de 1852, ces deux lignes, prenant tour à tour le dessus, ont marché enchevêtrées, pour ainsi dire, l'une dans l'autre; mais à partir de la mi-septembre, la circulation a repris un essor marqué : elle s'est relevée de 610 millions à près de 69 millions, c'est-à-dire d'environ 80 millions.

Or, nous venons de dire qu'à partir de la même époque (septembre 1852), les réserves avaient décliné d'une manière continue; de ces deux faits simultanés (la hausse de la circula-

(1) Y compris les escomptes des succursales.

(2) La valeur moyenne des effets escomptés en 1851 avait été de 869 fr. à Paris, et de 1,392 fr. dans les succursales; en 1852 ces chiffres sont remontés à 974 fr. pour la Banque centrale, et à 1,610 pour les établissements de province.

Le nombre des effets escomptés s'est accru de 909,000 1,378,000; par contre, la moyenne des échéances a diminué de 31 jours à 36.

(1) Seulement, en ce qui concerne la prime sur l'or, on peut remarquer qu'en 1851 cette prime ayant disparu, la Banque a versé au pair dans le public, 153 millions en monnaie d'or. En 1852, l'or étant devenu moins abondant, la prime a reparu; des ventes d'or ont été effectuées par la Banque, mais avec un très-modique bénéfice. Au début de la présente année, la prime disparaissant une seconde fois, la Banque vient de recommencer à effectuer des paiements en or, mais seulement jusqu'à concurrence des appoints inférieurs à la somme de 500 fr.

(2) Le compte créditeur du Trésor ayant presque constamment surpassé son compte débiteur, la créance du 75 millions n'a procuré en 1852, à la Banque, qu'une somme de 80,000, laquelle équivaut à 0,11 c. par 100 fr.

tion et la baisse des réserves) il s'ensuit qu'à la fin de l'année la supériorité en faveur de la circulation s'est relevée à environ 190 millions.

9. — Des effets en souffrance.

Le résultat du recouvrement sur les effets en souffrance a dépassé nos espérances. Sur 85,100,001 fr. d'effets classés dans cette catégorie, en 1848 et 1849 il a été soldé à la Banque 83,323,000. Le reliquant actuel se réduit à 1,778,000

Mais comme il avait été passé par profits et pertes 4,451,000

Cette dernière somme excède de 2,673,000 le solde ci-dessus mentionné de 1,778,000 fr.

Sur cet excédant de 2,673,000 fr., il y a été reversé dans les bénéfices la somme de 2,447,000 fr., savoir : 1,131,000 fr. en 1851 et 1,316,000 fr. en 1852.

10. — Des succursales.

Les progrès réalisés dans les succursales en 1852 ont été plus profitables au public qu'à la Banque.

Le total de leurs opérations en 1851 avait offert le chiffre de 907,000,000

En 1852, ce total est parvenu à la somme de 1,306,000,000

L'augmentation a été de 399,000,000

Le produit brut s'est élevé de 3,711,000 fr. à 4,164,000

Augmentation 453,000

Mais d'une année à l'autre le produit net a fléchi de 1,885,000 fr. à 1,809,000 c'est-à-dire de 56,000

En 1851, quatre succursales avaient donné de pertes (1) montant ensemble à la somme de 173,000

En 1852 six succursales (2) n'ont pas couvert leurs frais. Ces déficits offrent pour total 198,000

Mais il serait juste d'observer qu'en 1851 trois succursales sur quatre, et en 1852 quatre succursales sur six, n'ont donné des résultats négatifs que parce qu'elles ont été passagèrement grevées de dépenses extraordinaires causées par leur récente installation.

Nous ne devons pas omettre de vous communiquer la nomenclature des succursales qui ont commencé à fonctionner et de celles qui ont été votées par le Conseil général et autorisées par le gouvernement dans le courant de l'année.

La succursale de Troyes a commencé à fonctionner le 15 janvier 1852.

La succursale d'Avignon a ouvert ses opérations le 22 mars.

Celle de Rennes, le 25 avril.

La création d'une succursale à Amiens a été délibérée par le Conseil général le 27 mai ; le décret d'approbation a été rendu le 7 juillet suivant.

L'établissement d'une succursale à La Rochelle a été voté le 8 juillet ; le décret d'autorisation sera prochainement rendu.

11. — Des dividendes et des dépenses.

Les dividendes de 1851 ont donné le chiffre

(1) Savoir : Lyon, Orléans, Limoges et Angers.

(2) Savoir : Angers, Avignon, Clermont, Mulhouse, Rennes et Troyes.

de 105 fr. par action ; ceux de 1852 se sont élevés à 118 fr., soit 13 fr. de plus que l'année précédente.

Vous nous demanderez peut être (et cette question nous a souvent été adressée) pourquoi des opérations beaucoup moins considérables ont-elles produit dans certaines années, des bénéfices plus élevés ? L'éclaircissement est aisé à donner.

L'abaissement du taux de l'escompte à 3 0/0 a réduit d'un quart l'ancien produit des escomptes et des avances sur rentes. La conversion a diminué de 261,000 fr. le revenu des rentes possédées par la Banque.

Depuis, le développement de la plupart des opérations, la complication des services nouveaux, ont augmenté les dépenses dans une très-forte proportion. Pour s'en convaincre, il suffira de comparer les frais de 1847 et ceux de 1852 (1).

Ainsi, à ces deux époques, la moyenne de la circulation a haussé de 364 millions à 626 millions ; et les droits de timbre de fr. 182,000 à 313,000.

La dépense de la fabrication des billets s'est accrue dans une proportion plus forte, à raison de la création des coupures de 100 fr. et de 200 fr. (2).

Les frais de transport d'espèces et de billets se sont élevés de 109,000 fr. à 411,000 fr., soit d'environ 300,000 fr.

Le personnel de la Banque centrale, qui se composait, il y cinq ans de 100 chefs ou commis (3), en emploie aujourd'hui 154, accroissement qui équivaut à 50 0/0.

En résumé, les dépenses de toute nature de la Banque centrale, de ses succursales et des banques départementales, qui avait offert, en 1847, le chiffre déjà considérable de 2,746,000 fr.

se sont élevés, en 1852, à 3,969,000

L'augmentation est de 1,223,000 fr.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans rendre hommage au zèle et à l'activité des directeurs, des censeurs et des administrateurs des trente succursales qui fonctionnent aujourd'hui. Les chefs supérieurs et les employés de la Banque centrale se sont également distingués.

12 — Conclusions.

Le coup d'œil rétrospectif que nous venons de jeter sur l'état de la Banque et la comparaison de son ancienne situation avec la situation actuelle donnent la mesure des progrès réalisés dans ce grand établissement. En janvier 1848, l'actif disponible et le passif exigible ne dépassaient guère 500 millions.

En janvier 1853, cet actif et ce passif s'élèvent à 1 milliard. Dans le cours de l'exercice dernier, comme dans tous les temps, la Banque a saisi avec empressement toutes les occasions

(1) Pour 1847, nous ajoutons aux chiffres de la Banque centrale et de ses succursales ceux de neuf banques départementales réunies à la Banque de France en 1848.

(2) On peut évaluer cette augmentation à la différence qui existe entre la somme de 171,000 fr. et celle 347,000 fr., soit à 176,000 fr.

(3) Non compris les garçons de recette. Nous avons fait quelques économies sur ce chapitre pendant les années de stagnation dans les affaires ; mais ce service reprend son ancienne activité : le 31 décembre dernier, il a été encaissé 40 millions dans près de 17,000 domiciles.

de rendre service au commerce, au crédit public et au trésor. Elle continuera ses travaux avec la même ardeur, la même prudence et le même dévoûment, messieurs, soyez-en certains.

Le rapport de M. le comte d'Argout est accompagné du rapport suivant de MM. les censeurs, fait par M. Bayvet (l'un d'eux) :

Messieurs,

Dans le rapport que vous venez d'entendre, monsieur le gouverneur vous a fait connaître par de nombreux détails, toutes les opérations de la Banque pendant 1852.

Ces opérations, comparées à celles de 1851, présentent des augmentations notables principalement sur les escomptes d'effets de commerce et des prêts sur rentes.

Une innovation, qui vous ouvre une nouvelle source de produits, vous a été signalée par M. le gouverneur : ce sont les prêts sur actions et obligations de chemins de fer.

Ces valeurs, qui tiennent aujourd'hui une très-grande place dans la fortune publique, présentent ainsi assez de garanties pour motiver leur admission par la Banque.

Ces prêts sur actions et obligations à l'égard desquels votre comité d'escompte opère avec sa prudence habituelle, ont contribué pour leur part à la formation des dividendes de 1852.

Ces dividendes réunis s'élèvent ensemble à 118 fr. ; c'est une augmentation de 13 fr. sur ceux de 1851, qui n'ont été que de 105 fr.

Un autre changement important a aussi été opéré dans le courant de cette année,

Le taux de l'escompte a été abaissé à 3 0/0.

L'abandon du taux de 4 0/0, qui, sauf l'élévation momentanée à 5 0/0 en 1847, avait été maintenu par la Banque, est un pas de fait vers le système de l'intérêt mobile adopté depuis longtemps dans un pays voisin.

Cette diminution de taux de l'intérêt donnera à nos commerçants et à nos industriels les moyens de soutenir avec moins de désavantages la concurrence de leurs rivaux étrangers, jusqu'ici mieux placés qu'eux sous ce rapport.

Trois nouvelles succursales ont fonctionné cette année : ce sont celles d'Avignon, de Rennes et de Troyes.

On s'occupe de l'installation de deux autres, celles d'Amiens et de La Rochelle.

Le nombre toujours croissant de ces établissements, porté aujourd'hui à trente-deux a fait sentir le besoin de créer un nouvel emploi : celui d'inspecteur des succursales.

Vos censeurs ont d'autant mieux accueilli cette nouvelle création, qu'ils avaient pris l'initiative de la première proposition qui fut faite à cet égard.

Les dépenses de 1852 étant beaucoup plus élevées que celles de 1851, nous avons dû chercher les causes de cette augmentation, que nous avons reconnu être justifiée par les besoins du service.

Ainsi, les dépenses pour la Banque centrale étant, en 1852 de 1,635,000 fr.

Et celle de 1851, de 1,594,000

La différence en plus est de 41,000 fr.

La dépense pour les succursales, en 1852, étant de 3,330,000

Et celle de 1851, de 1,825,000

La différence en plus est de 505,000 fr.

Pour la Banque centrale, l'augmentation a pour cause l'admission de 17 nouveaux employés dont les appointements se sont élevés à 34,000 fr., et la création de l'emploi d'inspecteur des succursales.

Quant aux succursales, l'augmentation résulte :

1° Du plus grand mouvement d'affaires, qui augmente d'une manière générale tous les frais d'administration ;

2° De la création de trois nouvelles succursales ;

3° Des appropriations d'immeubles achetés pour loger les succursales ;

4° Des frais de transport d'espèces.

	1851.	1852.
	—	—
Ainsi, les dépenses d'administration proprement dites se sont élevées de	1,145,000 à	1,568,000
Celles d'appropriation d'immeubles, de	192,000	351,000
Et celles pour transport d'espèces, de	188,000	411,000
	1,823,000 à	2,330,000

Les dépenses pour appropriation d'immeubles par leur nature, ne sont que temporaires ; elles doivent disparaître avec les besoins qui les ont fait naître.

Il n'en est pas de même des frais de transport d'espèces, qui sont permanents, la Banque ayant à fournir à ses succursales les espèces nécessaires pour le remboursement de ses billets, et souvent aussi pour faciliter certaines opérations commerciales qui jusqu'ici ont nécessité l'emploi des valeurs métalliques.

Ces frais toujours très-onéreux, se sont élevés cette année à un chiffre qu'ils n'avaient jamais atteint.

Un plus grand mouvement d'affaires à l'intérieur a dû être la principale cause de cette augmentation ; mais l'exportation d'espèces à l'étranger a dû aussi y contribuer pour sa part.

Quelles seront ces dépenses pour les années qui vont suivre ? C'est ce qu'il serait difficile de prévoir aujourd'hui; mais il est à supposer qu'elles se maintiendront à un chiffre très-élevé.

Par des rentrées successives, les effets tombés en souffrance en 1848 ont encore produit cette année une somme considérable, qui est entrée dans la répartition des dividendes.

Vous vous rappelez qu'en 1848 les effets tombés en souffrance s'élevaient à		84,891,000
En 1851 et 1852 ont eu à ajouter à ce compte		210,000
		85,101,000
Au 24 décembre dernier il avait été remboursé		83,323,000
Il reste donc à recouvrer		1,778,000
La perte probable ayant été évaluée à	4,541,000	
C'est		2,673,000
		4,451,000

qui ont été reçus au delà des évaluations.

Cette somme a été répartie comme suit :

1,131,000 fr.	ont été compris dans les dividendes de 1851.
1,316,000	dans ceux de 1852.
126,000	dans les bénéfices des succursales.
50,000	passés comme dépréciation de créances d'Alger.
50,000	solde disponible au 24 décembre 1852.
2,673,000 fr.	

Ce résultat est dû au rétablissement de l'ordre, cause première de la reprise des affaires, qui, en améliorant la position des débiteurs de la Banque, leur a permis, par des louables efforts, de satisfaire à leurs engagements.

Les comptes qui vous sont présentés, et dont les résultats ont servi à fixer les dividendes pour 1852, ont été vérifiés par les censeurs et trouvés réguliers.

Ils ont également procédé dans le courant de l'année, à toutes les vérifications qui sont dans leurs attributions, et présenté les observations qui ont été suggérées par ces vérifications.

Par l'examen fréquent des portefeuilles, tant de la Banque centrale que des succursales, ils ont pu reconnaître que les comités d'escompte, se maintenant dans le système de prudence qui les a toujours guidés, ne se sont point écartés des règles fixées par les statuts.

Nous ajouterons que l'ordre le plus parfait a constamment régné dans toutes les branches de l'administration, et que les chefs et les employés ont redoublé de zèle pour suffire à l'augmentation de travail occasionnée par l'activité des affaires et par la création de nouveaux services.

Juridiction commerciale.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière fils.

ACTIONS PERDUES — DÉLIVRANCE D'UN DUPLICATA. — DÉPOT DES DIVIDENDES. — M. BROQUET CONTRE LA COMPAGNIE DE STRASBOURG A BALE.

Audience du 4 février.

La question des actions perdues et des règles à établir pour la délivrance des duplicatas a été diversement résolue par la jurisprudence. Nous donnons aujourd'hui une nouvelle décision rendue sur les plaidoiries de Mᵉ Victor Dillais, agréé de M. Broquet, propriétaire des actions perdues, et Mᵉ Eugène Lefebvre, agréé de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Les faits du procès sont suffisamment développés dans les motifs du jugement; nous nous bornons à signaler les précédents qui suivent : Cour de Paris, arrêt demoiselle Remise, 18 août 1851 ; arrêt Fréneau contre la Caisse hypothécaire, du 23 juillet 1836 ; arrêt de Ponthon contre la Compagnie du Phénix, du 3 juillet 1838, et 15 mars 1851, Cour de cassation ; voir aussi l'ouvrage de M. Delangle sur les sociétés, tome II, page 44.

Voici le jugement rendu par le Tribunal :

« Le Tribunal,

» Attendu qu'il résulte des documents produits que Broquet a fait acquisition, dans le cours de mars 1846, par l'intermédiaire d'un sieur Guillemet, son mandataire, de trois actions du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, portant les numéros 18,436, 18,437, 18,438 ;

» Attendu que les déclarations émanées de la Compagnie constatent que le sieur Guillemet a reçu les dividendes de ces actions de 1846 à 1851 ;

» Attendu que, le 15 juin 1851, le commissaire de police de la commune de Clichy a constaté, sur la déclaration de Broquet, le vol fait à son préjudice des trois actions dénommées ;

» Que, le 9 mars 1852, le demandeur a formé opposition entre les mains de la Compagnie ;

» Que personne ne s'est présenté depuis l'encaissement des dividendes de 1850 pour réclamer soit la propriété des actions, soit les dividendes échus ;

» Attendu qu'il ressort de ce qui précède que Broquet, propriétaire de trois actions du chemin de fer de Strasbourg à Bâle portant les numéros 18,436, 18,437, 18,438, a été privé, par un cas de force majeure, de la possession des titres constatant sa propriété ;

» Attendu qu'en présence de ces faits, il serait contraire à l'équité, les actions ne se retrouvant pas, que la Compagnie pût faire profit de l'accident dont Broquet, son actionnaire, a été victime ;

» Attendu toutefois qu'il y a lieu de prendre des mesures qui sauvegardent les intérêts de la Compagnie au cas où les actions volées viendraient à être représentées par un nouveau porteur ;

» Attendu que ce double but sera atteint en prescrivant qu'il sera fait délivrance par la Compagnie à Broquet de nouveaux titres nominatifs par duplicatas énonciatifs de la cause de cette délivrance, sans que jamais la Société soit tenue par là de reconnaître en même temps les titres primitifs et les titres nouveaux ; en ordonnant en outre que les dividendes afférents auxdites actions, dividendes dont la prescription, aux termes des statuts, s'acquiert par cinq ans au profit de la Compagnie, seront déposés à la Caisse des dépôts et consignations, pour, par Broquet, ne les toucher qu'après cinq années révolues ;

» Par ces motifs,

» Ordonne qu'il sera fait délivrance à Broquet par la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle des titres nominatifs par duplicatas; lesdits titres énonciatifs de la cause de leur délivrance, sans que jamais la société soit tenue par là de reconnaître en même temps les titres primitifs et les titres nouveaux ;

» Ordonne en outre que, dans le mois de la signification du présent jugement, la Compagnie déposera à la Caisse des dépôts et consignations les dividendes échus afférents aux actions dont s'agit, et aussi versera à ladite Caisse, année par année, les dividendes au fur et à mesure de leur échéance ; que le présent jugement vaudra titre à Broquet pour retirer les dividendes et les intérêts en résultant cinq ans après le jour où les dividendes seront acquis aux actions ;

» Condamne Broquet aux dépens. »

FORGES.

On remarque du calme depuis une huitaine, ce qui arrive toujours après un mouvement important d'affaires ; il règne dans les usines l'activité la plus grande. Les commandes sont pourtant moins importantes et moins nombreuses, mais les maîtres de forges ont assez à l'avance pour maintenir les hauts prix.

A notre connaissance, on n'a pas conclu de marchés de fonte depuis une quinzaine. La situation est la même. Les détenteurs tiennent ferme à 150 fr., les acheteurs offrent 145 fr. et 147 fr. 50 c. ; les vendeurs ne paraissent pas vouloir céder. On ne peut rien dire quant aux prix des fontes noires. Les hauts fourneaux qui

livrent ces fontes, ayant plusieurs marchés à livrer et occupés presque exclusivement à la fabrication des coussinets, ne traitent plus.

Les fers battus conservent toujours leur bonne position. Les ventes de la semaine ont eu lieu à 310 francs pour Paris, 315 et 320 fr. pour la province.

La demande est moins bonne pour les fers laminés depuis qu'on les tient à 300 fr. Dans notre dernier numéro, nous annoncions qu'on avait traité à 10 fr. de classe ; on nous a fait connaître ces jours derniers des marchés tous conclus à 20 fr. de classification. Nous insérons cet avis comme réclamation.

La chaine est bien demandée, mais on vend difficilement en hausse, bien que les fabricants subissent l'augmentation des matières premières.

Nous avons dit que, dans une réunion à Metz, on avait élevé le cours des pointes au tarif de Paris. Ce fait, quoique exact, n'a pas été confirmé par les ventes dont nous avons eu connaissance, même pour des marchés peu importants : les prix 38 et 39 francs pour le numéro 20, n'ont pas été dépassés.

(*L'Ancre.*)

— On annonce que l'administration vient de donner des ordres pour que les enquêtes relatives à l'établissement d'un chemin de fer de Grenoble à la frontière de Savoie, vers Montmeillan, soient ouvertes dans le département de l'Isère.

Industrie des Glaces.

Depuis quelques années, cette industrie a pris un grand développement et s'est fait remarquer par ses progrès matériels et financiers.

Ce qui, naguère, semblait être uniquement une affaire de luxe, est devenu non-seulement un besoin pour toutes les classes, mais, en quelque sorte, un objet de première nécessité.

Aussi, la fabrique de Saint-Gobain, qui, seule alors, il y a trente ans, fournissait annuellement environ 20,000 mètres, soit 200,000 pieds carrés de glaces de toutes dimensions, a dû pousser sa fabrication à plus de 50,000 mètres, et ses actions qui, en 1830, avaient une valeur d'émission de 10,000 fr., s'étaient élevées, en 1845, à plus de 30,000 fr.

La fabrique de Saint-Quirin et Cirey, créée plus tard, et qui, depuis, s'est réunie à Saint Gobain pour la vente, a suivi les mêmes phases. Ses actions de 7,500 fr. ont monté à 17,000 francs environ, et ces manufactures ont dû ensemble livrer à la consommation de 60 à 80,000 mètres de verre. — soit 600 à 800,000 pieds, offrant ainsi au public et à leurs co-intéressés des produits améliorés et des dividendes considérables.

En Belgique, la manufacture de Sainte-Marie-d'Oignies présente les mêmes résultats.

De riches banquiers parisiens étant venus l'aider de leurs capitaux, sa prospérité, stationnaire et retardée pendant quelque temps, a pris aussitôt l'essor des manufactures françaises, et ses actions de 1,000 fr., qui parurent d'abord sur notre marché au prix de 1,000 à 1,200 fr., sont aujourd'hui montées à 1,835 fr.

Enfin, dans notre pays, la fabrique de Montluçon (Allier), venue la dernière, a obtenu, dès son début, la médaille d'argent à l'exposition de Paris en 1849, et la médaille anglaise, à l'exposition de Londres de 1851.

Cette fabrique, qui n'a livré ses produits à la consommation que dans les premiers mois de 1850, a vu, en deux années, ses ventes s'élever de 5,000 mètres à 12,000 mètres, — soit 120,000 pieds carrés ; — et ses actions, dont le prix d'émission est de 500 fr., en atteignant sans doute a plus-value que de tels succès leur promettent, ne peuvent manquer d'offrir également bientôt à leurs porteurs des bénéfices analogues à ceux qui ont été obtenus par les autres manufactures.

J. COLVÉE.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1851-1852.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. P. A. C., à Versailles. — La convention du 23 décembre 1851 n'est obligatoire pour la Compagnie concessionnaire que dans le cas où le cautionnement serait admis par le gouvernement dans une combinaison financière ; — de là notre précédente réponse.

M. L. D., à Beuvraignes. — Joignez à votre prochaine un timbre-poste de 25 c., pour nous couvrir du port de la première. — Vous avez droit au coupon de 10 fr. détaché le 2 octobre, si vous avez payé vos actions avant cette date.

M. G. de F., à Lorient. — Retiré le mandat et inscrit l'abonnement. — N° 1, à raison de 8 à 10 0/0 l'an de la somme versée pour les dix-huit premiers mois. — N° 2, considérable, suivant toute probabilité, mais difficile à chiffrer. — N° 3, du 10 au 14 mars.

M. E. M., à Abbeville. — N° 1, nous ne conseillons jamais le jeu. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Nord, en se faisant une moyenne dans laquelle on ferait toujours entrer Orléans.

M. C. F. A., à Rouen. — Fait droit à votre réclamation. — Si vous avez des actions vendez-les ; sinon abstenez-vous.

M. H. V., à Boulogne-sur-Mer. — Nous publions aujourd'hui ce que nous savons sur cette affaire qui traîne beaucoup.

M. C., à H. — N° 1, gardez. — N° 2, c'est probable. — N° 3, vendez et prenez des Strasbourg ou des Nord.

M. L., à Caen. — N° 1, ce n'est pas son capital, mais son emprunt qu'elle augmente de 100 millions par l'émission d'une nouvelle série de 100,000 obligations. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, nous ne la connaissons pas.

M. G., à Nîmes. — Fait droit. — N° 1, elle a déjà commencé. — N° 2, voici le classement, selon nous : 4, 5, 2, 1, 7, 3, 6, 8, 9, 10.

M. T. X., à Abbeville — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, premiers jours de mars — 1,150. — N° 4, 1° 1,100, 2° 550, 3° maintenant.

M. R., à Lille. — Reçu. — N° 1, oui. — N° 2, on l'ignore. — N° 3, n'attendez pas. — N° 4, peu de chose. — N° 5, à 600 fr.

M. W., à Voisinlieu. — N. 1, aucun, si ce n'est une réalisation difficile. — N° 2, l'absence de recettes, pour celles qui ne sont pas garanties de l'Etat. — N° 3, non. — N° 4, non. — N° 5, non. — N° 6, non. — N° 7, non. — N° 8, elles se valent. — N° 9, sûr, mais peu avantageux.

M. H. H., à Strasbourg. — 1° Le chemin de La Teste est affermé à la Compagnie des chemins du Midi. — 2° Celle-ci se charge de mettre le chemin de La Teste en bon état de l'exploiter, enfin de payer l'arriéré, d'ailleurs peu important; les actionnaires de La Teste auront droit à une partie des bénéfices du chemin de Bayonne au delà de 5 0/0. — 3° Le chemin de Bayonne sera commencé aussitôt après le vote de la loi et pourra être terminé en moins de deux ans. — 4° Le premier exercice durera 18 mois ; on ne paiera en 1855 que 5 0/0 sur le capital versé — 5° Le revenu sera considérable, suivant toute probabilité, mais ne saurait être chiffré sans imprudence.

M. de B., à Vendôme. — 1° Très-mauvaise. — 2° Réel. — 3° Présent, nul; pas d'avenir. — 3° Sans reproches.

M. F. à Pau. — Droit seulement au dividende et remplacée par des actions de jouissance.

2° Oui. — 3° Non. — 4° Non.

M. D. B., à Toulouse. — N° 1, avril, environ 22 fr. Lisez l'art. en tête du journal. — N° 2, juillet, environ 7 fr. — N° 3, non. — N° 4, seulement les obligations.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 5 au 4 février 1853.

62,754 voyageurs	225,876	95
Bagages, marchandises, etc	358,338	01
Total	584,214	96

Semaine correspondante de 1852.

56,043 voyageurs	182,604	60
Bagages, march., etc	257 668	37
Produit total	440,272	97

Recette totale du 1er janvier au 11 février.

1853	3,398.677	36
1852	2,672,876	84

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 6 au 12 février 1853.

13,466 voyageurs	66,307 fr.	20 c.
Bagages, marchandises, etc	95 804	70
Total de la semaine	162,111	90
Total de l'exercice courant	1,018,496	20
Semaine correspondante de 1852	149,275	35
Exercice correspondant de 1852	909,007 fr.	40c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 6 au 12 février 1853.

8,044 voyageurs	21,551 fr.	10 c.
Bagages, Marchandises, etc	42,523	20
Total de la semaine	64,074	30
Total de l'exercice courant	1,802 721	95
Semaine correspondante de 1852	63,852	05
Total de l'exercice correspondant	1,523,679 fr.	55 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 6 au 12 février 1853.

(Grande vitesse.) 26,585 voyageurs	154,866	80
(Petite vitesse.) bag., marchand	159,533	90
Total de la semaine	314,400 fr.	70 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853(1)	1,642,319	68
Total	1,956,720	38
Semaine correspondante de 1852(2)	282,680	60
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	1,339,485	80
Total de l'exercice correspondant	1,622,166	40

(1) Les produits des bagages et des articles de messagerie ont été réunis jusqu'au 28 février 1852 aux produits des voyageurs ; à partir du 29 février ces mêmes produits ont été joints à ceux de la petite vitesse, afin de présenter séparément le produit de la recette des voyageurs, ainsi que cela se pratique pour les autres chemins de fer.

(2) L'ouverture de la section de Tonnerre à Dijon a eu lieu le 3 juin 1851. Les recettes antérieures au 3 juin sont relatives aux deux sections réunies de Paris à Tonnerre et de Dijon à Chalon.

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 6 au 12 février 1853.

Voyageurs	170,764	55
Bagages, marchandises etc	308,193	65
Total	478,958	20
Sect. d'Ange. — Voyageurs	20,361	45
— Bagages, march., etc.	13,810	20
Totaux	513,129	85
Semaine correspondante de 1852	450,844	06
Différence en faveur de 1853	62,285	79
Recettes du 1er janv. au 12 fév. 1853.	3,042,105	08
Do de la section d'Angoulême	214,442	90
Total	3,256,547	98
Recette correspondante de 1852	2,591,754	34
Différence en faveur de 1853	664,793	64

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—5e semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1853.

34,471 voyageurs	155,298 fr	20c.
Bagages, messagerie, etc	35,307	79
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	179,099	20
Total de la semaine	369,705	19
Recettes antérieures	1,379,465	51
Total général de 1852	1,749,170	70

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(5e semaine.)

Du 24 au 30 janvier 1853.

9 057 Voyageurs	19,042	50
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	23,984	70
Total	43,027	20
Semaine correspondante de 1852	36,382	88
Recette totale du 1er au 30 janv	194,423	09
Do 1852	146 480	51
Différence en faveur de 1853	47,942	58

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 7 au 13 février 1853.

Ouest.— 9,705 voyageurs, gr. vitesse	34,700	60
Petite vitesse	23,949	15
Total	58,649	75
Rive gauche. — 11,733 voyag	9,998	30
Total	68,648	05
Rive droite. — 23,354 voyag	21,051	70
Total	89,699	75
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	44,961	65
Rive gauche	9,832	60
Total	54,794	25
Rive droite	18,204	80
Total	72,999	05
Recette tot. du 1er janvier au 13 février 1853 :		
Ouest et Rive gauche 1853	433,784 f.	34 c.
Id. 1852	352,479	05

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 29 janvier au 4 février 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	34,657	21
Bagages et marchandises	45,316	65
Total de la semaine	79 973	86
Semaine correspondante de 1852	61,900	35
Augmentation	18,073	51
Recettes du 1er au 4 février 1853	396,338	56
— — 1852	231,834	70
Augmentation	100,503	86

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	25,102	54
Bagages et marchandises	40,999	15
Total de la semaine	66,101	69
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	146,075	55
Total des Recettes du 1er au 4 février 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	715,831	65

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 5 au 11 février 1853.

2,332 voyageurs	9,287 fr.	60
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	12,277	15
Total de la semaine	21,564	75
Semaine correspondante de 1852	20 517	75
Différence en faveur de 1852	1,047 fr.	» c.
Recette du 1er janv. au 11 fév. 1853	120 816	25
Recette correspondante de 1852	129,778	65
Différence en faveur de 1852	8,962 fr.	40 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 janvier 1853.

Grande vitesse.— 808 voyageurs	2,395	50
Petite vitesse	11,877	58
Total	14,273	08
Semaine correspondante de 1852	16,644	34
Diminution pour 1853	2,371	26

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANÇON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un cinquième appel de 50 francs par action pour l'époque du 5 mars 1853.

Les actions définitives au porteur leur seront délivrées au moment de ce versement, en échange des titres provisoires nominatifs.

L'intérêt à 5 0/0 par an sera exigé, à partir du 5 mars, conformément à l'article 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 5 au 20 mars 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66 ;

A Besançon, dans les bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, 72 ;

A Londres, chez MM. Charles Devaux et Ce.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont en outre prévenus, qu'en vertu de l'article 11 des statuts, ils auront la faculté de déposer, à partir du 5 mars, leurs titres au porteur dans la caisse sociale, en échange de certificats de dépôt nominatifs qui leur seront remis par la Compagnie.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues les mercredis et samedis, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66, à Paris.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER

DE TOURNAY A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT.

MM. les actionnaires sont convoqués à l'assemblée générale qui aura lieu au local de la Société, rue de Bodenbroeck, n° 4, à Bruxelles, le 17 mars prochain, à onze heures du matin, pour entendre le rapport du comité de direction et arrêter les comptes et le bilan du semestre échu le 31 décembre dernier.

Les comptes de la Société seront déposés audit bureau, quinze jours avant cette réunion et soumis à leur inspection, conformément à l'article 11 des statuts.

Pour être admis à prendre part à cette assemblée, tout porteur d'actions ou de procuration est tenu de les déposer, contre reçu, au moins dix jours d'avance au bureau de la Société, à Bruxelles ou à Londres, Upper-Thomas street, 67 A, entre les mains de M. Woods, délégué à cet effet, le tout d'après l'article 33 des statuts.

Bruxelles, février 1853.

Le Directeur,

A. B. BRUNEAU.

UN ANCIEN NOTAIRE,

âgé de 43 ans, offrant toutes garanties de moralité et de fortune, désirerait trouver à Paris un emploi de confiance, soit chez un agent de change, soit chez un notaire ou dans une administration. Il pourrait fournir un cautionnement important.

S'adresser à M. Genets, avocat, 14, rue du Pont-Louis-Philippe, et à M. Tenin, premier commis à la Conservation des hypothèques, 40, rue de Paradis-Poissonnière.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les propriétaires, 1° d'actions au porteur, 2° de titres définitifs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 également au porteur, émis par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée et garantis par l'État, que le dépôt desdites actions et obligations sera reçu dans la caisse sociale, rue Taitbout, 18, contre délivrance d'un récépissé nominatif et moyennant un droit de 10 centimes pour chaque titre déposé.

Des mesures ont été prises pour que les dépôts des mêmes titres soient reçus par les bureaux de la Compagnie établis à Lyon et à Marseille. Les dépôts dans ces bureaux ne donneront lieu à d'autres frais qu'au droit de 10 c. indiqué ci-dessus ; mais l'envoi des titres de Lyon et de Marseille à Paris et leur retour, se feront aux risques des déposants.

Les paiements d'intérêts et les versements sur les actions et sur les obligations de la Compagnie pourront indifféremment s'opérer à Paris, Lyon ou Marseille, sans frais et au choix des porteurs de titres.

SOCIÉTÉ DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires de la Société de la Vieille-Montagne sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée à Angleur, près Liége, le lundi 28 février courant, à midi, pour des modifications à faire aux statuts de la Société.

MM. les actionnaires sont priés de vouloir bien déposer de suite leurs actions au siége de la Société, à Paris, rue Richer, 19, soit à Angleur, près Liége, à la Banque de Belgique, à Bruxelles. En échange, il leur sera délivré un récépissé qui servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil, les directeurs :

SAINT-PAUL DE SINÇAY,
A. GUYNEMER fils.

SOCIÉTÉ DE LA PRUSSE RHÉNANE.

MM. les actionnaires de la Société de la Prusse rhénane sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le jeudi 3 mars prochain, midi, à Cologne, chez M. Meyer, avocat, pour des modifications à faire aux statuts de la Société.

MM. les actionnaires sont priés de vouloir bien déposer de suite leurs actions, soit au siége de la Société, à Cologne, soit à Paris, au siége de la Société de la Vieille-Montagne, rue Richer, 19.

En échange, il leur sera délivré un récépissé qui servira de carte d'admission.

Le directeur gérant,

SAINT-PAUL DE SINÇAY et Ce.

SOCIÉTÉ ANONYME DE CORPHALIE.

ÉMISSION DE 500 ACTIONS. — L'Administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le nombre des actions présentées pour prendre part à la souscription, s'est élevé à 3,574 actions, pour lesquelles il a été demandé le chiffre de 151,279 francs.

En conséquence, indépendamment du neuvième fixe attribué aux actions anciennes, chaque souscripteur a droit dans l'émission à une action pour 1,287 actions demandées.

Les listes de répartitions sont déposées chez MM. les banquiers de la Société.

Le Directeur-Gérant,

Emile BRIXHE.

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN,

MM. les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par ses statuts, aura lieu le 1er mars prochain, à 10 heures du matin, au siége social à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions ou de vingt coupons de fondation, et en effectuer le dépôt au bureau de la compagnie dix jours avant la réunion.

GALVANISATION DU FER.

L'Assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu le 6 février.

Des comptes du Gérant approuvés à l'unanimité, résulte la répartition pour l'exercice 1852, et par actions de 500 francs, de 30 francs d'intérêts payables à la caisse sociale, rue d'Angoulême, du Temple, 52, à partir du 1er mars prochain.

SOCIÉTÉ DES

SERVICES MARITIMES

DES MESSAGERIES NATIONALES. — MM. les actionnaires de la Société des services maritimes des Messageries nationales, propriétaires de cinq actions au moins, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de ladite Société, ayant pour objet de statuer sur la substitution du titre de Messageries impériales à celui de Messageries nationales, a été convoquée pour le lundi 28 février 1853, à midi précis, au siége de l'administration, rue N.-D.-des-Victoires, 28, à Paris, et sont invités à se trouver à ladite assemblée ou à s'y faire représenter. Le fondé de pouvoir doit être lui-même membre de l'assemblée.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Au moment où nous écrivions, il y a huit jours, notre dernière chronique, on pouvait déjà se convaincre à des symptômes certains que la position de la place était complétement changée. Les spéculateurs qui avaient été assez imprudents pour dépasser la mesure de leurs forces dans leurs achats à terme avaient cruellement payé leur imprudence. Ils avaient perdu non-seulement d'énormes différences en vendant leurs valeurs de spéculation bien au-dessous de leur prix d'achat, mais ils avaient été obligés de se défaire dans les bas cours de leurs titres de portefeuille. La place, embarrassée pendant quelque temps de cette agglomération de titres flottants qui trouvaient difficilement des preneurs, attendait que des capitalistes puissants vinssent à son secours. Mais, à la liquidation de février, le bas prix de la rente et des actions a enfin décidé la haute banque à rentrer dans les valeurs. Ses levées de titres, jointes à celles de la Société mobilière, ont fait disparaître tout à-coup les inscriptions de rentes et les actions de chemins de fer. On est resté pour quelques jours à se remettre de cette dernière crise. Les spéculateurs, devenus timides, se tenaient encore à l'écart et préféraient attendre que des indices certains leur révélassent le changement favorable de la position. Enfin, dès la bourse du 11 février, les cours ont commencé à se raffermir. L'amélioration s'est faite d'abord lentement. On avait été si souvent trompé, depuis trois mois, par des hausses éphémères, que l'on remarquait une extrême prudence. Mais on s'est convaincu, de jour en jour, que les vendeurs de titres avaient disparu, et que ceux qui restaient encore sur la brèche avaient fait des opérations à découvert.

La reprise n'a pas eu encore une grande importance sur la rente 3 0/0; mais le mouvement de hausse de chaque jour a été confirmé par la bourse du lendemain; et, comme toutes les nouvelles politiques et financières étaient de la nature la plus rassurante, les acheteurs n'étaient pas tentés de réaliser des bénéfices à chaque hausse de 25 à 50 c. Le 3 0/0 a remonté aussi de 79 à 80 80, et ce dernier prix paraît être bien loin de l'apogée de la hausse, puisqu'il s'en faut encore de 3 à 4 fr. qu'on soit revenu aux prix qui étaient cotés au mois de novembre dernier. Le mouvement ascensionnel aurait été probablement plus rapide s'il n'avait pas été gêné par la marche difficile et la lourdeur du 4 1/2 0/0, qui n'a monté que de 85 c. à 105 85, tandis que la hausse du 3 0/0 était de 1 80. Il n'est plus question en ce moment des projets dont il avait été question, il y a peu de mois, pour la transformation de la rente 4 1/2 0/0 en 3 0/0. En sorte que la spéculation a complétement abandonné le 4 1/2 0/0, dont la faiblesse continuelle est une entrave à l'essor du 3 0/0.

La spéculation a repris ces jours derniers avec une ardeur extraordinaire sur les actions de chemins de fer. On s'est enfin aperçu de l'immense avantage qui existe pour ceux qui ont placé leurs capitaux sur ces valeurs. On avait persisté, pendant tout le temps de la crise, à ne faire aucune attention à l'accroissement considérable des recettes sur les lignes en exploitation; mais depuis que les esprits sont devenus plus tranquilles, on a été frappé de leurs progrès permanents, et il n'a pas fallu beaucoup d'efforts de calculs pour en conclure que les dividendes de 1853 justifieraient des cours beaucoup plus élevés que ceux qui ont été cotés. En conséquence, ceux qui avaient vendu des valeurs depuis quelque temps, et qui avaient des capitaux disponibles, ont commencé à faire de nouveaux achats, et comme les offres avaient presque entièrement disparu, le mouvement de hausse s'est opéré sans opposition.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 10 jusqu'à celle du 17 février.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 79 30 à 80 75 et à terme de 79 30 à 80 85.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 105 à 106 et elle est restée à 105 35; elle a monté à terme de 105 10 à 106.

La Banque a monté de 2,800 à 2,805.

Le Crédit foncier a monté au comptant de 705 à 865 et à terme de 705 à 900; il est resté à 875. Les obligations foncières ont monté de 1,095 à 1,125; elles ont fermé à 1,122 50.

Le Crédit mobilier a monté de 692 50 à 810.

Les actions du Nord ont monté de 835 à 890.

Strasbourg a monté de 750 à 822 50.

Lyon a monté de 855 à 925.

Orléans a monté de 995 à 1037 50.

Rouen a monté de 950 à 1,005 50.

Le Havre a monté de 450 à 490.

Bâle a monté de 340 à 365 et est resté à 365.

Saint-Germain a monté de 1,390 à 1,625 et est resté à 1,610.

Versailles a monté de 435 à 345 et est resté à 340.

L'Ouest a monté de 650 à 730.

Lyon à la Méditerranée a monté de 715 à 765.

Cherbourg a monté de 585 à 620; il est resté à 620.

Le Midi a monté de 550 à 600.

Dijon a monté de 512 50 à 532 50.

Gray a repris de 490 à 520.

Dieppe a monté de 315 à 350.

Montereau a monté de 235 à 260.

Samedi. — La rente 3 0/0 a monté au comptant de 45 à 80 10; la rente 4 1/2 0/0, de 20 à 105 60. La Banque s'est tenue à 2,800. La Banque foncière a monté de 35 à 740; le Crédit mobilier, de 30 à 745; le Nord, de 11 25 à 851 25; Strasbourg, de 11 25 à 771 25; Lyon, de 10 à 870; Avignon, de 10 à 730; Orléans, de 10 à 1,005; Rouen, de 15 à 965; le Havre, de 15 à 480; Bâle, de 2 50 à 345; Montereau, de 7 50 à 257 50; Cherbourg, de 10 à 605; le Midi, de 10 à 565; l'Ouest, de 10 à 675; Dijon, de 7 50 à 520; Gray, de 5 à 500; Saint-Germain, de 40 à 1,440; Versailles, de 7 50 à 340; Dieppe, de 5 à 335.

Lundi.—Il y avait des achats importants sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté de 20 à 80 30 au comptant, et de 20 à 80 35 à terme; le 4 1/2 0/0, de 20 à 105 80 au comptant; et a fléchi de 15 à terme à 105 65. La Banque est toujours à 2,800. Le Crédit foncier a monté de 32 50 à 772 50; les obligations foncières, de 15 à 1,120; le Crédit mobilier, de 20 à 765; les actions du Nord, de 8 75 à 860; Strasbourg, de 8 75 à 780; Lyon, de 10 à 880; Avignon, de 17 50 à 747 50; l'Ouest, de 12 50 à 707 50; Cherbourg, de 3 75 à 608 75; le Midi, de 5 à 570; Dieppe, de 10 à 345; Saint-Germain, de 90 à 1,530; Orléans, de 15 à 1,020; Rouen, de 12 50 à 977 50; le Havre, de 5 à 485; Bâle, de 7 50 à 352 50. Montereau a fléchi de 2 50 à 255. Gray a fait 505; Dijon, 520; Versailles, 340.

Mardi. — Le commencement de la bourse était encore très-ferme; toutes les valeurs, et surtout les chemins de fer, tendaient à la hausse; mais pendant le demi-quart d'heure du parquet, on a écrasé les prix du 3 0/0, ce qui a entraîné les cours sur les bonnes valeurs. La rente 4 1/2 0/0 a fait 105 80 et 105 70 au comptant, et 105 80 à 105 60 à terme. Le 3 0/0 a varié au comptant de 80 40 à 80 15, et à terme de 80 40 à 79 90. La Banque a monté de 5 à 2,805. Le Crédit foncier a fait 780 et 785; les obligations foncières, de 1,125 à 1,117 50; le Crédit mobilier, de 780 à 760; le Nord, de 865 à 860; Strasbourg, de 790 à 782 50; Lyon, 885 à 880; Orléans, de 1,025 à 1,021 25; Rouen, de 990 à 980; le Havre, de 487 50 à 480; Bâle, de 355 à 357 50; Avignon, de 747 50 à 750; Cherbourg, de 610 à 605 75; le Midi, de 572 50 à 570. Saint-Germain a monté de 20 à 1,550; Versailles, de 2 50 à 342 50. Montereau s'est tenu à 255; Dieppe, à 345; Dijon, à 525; l'Ouest, à 710; Gray, à 510.

Mercredi.— Le moment de panique qui s'était fait sentir à la bourse du 15 n'a pas eu de suite. Le lendemain, toutes les valeurs étaient demandées au début et elles ont obtenu une amélioration remarquable. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 à 80 45; il a tenu de 65 à 80 55; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant à 105 50 et de 25 à terme à 105 85. La Banque a varié de 2,800 à 2,805. Le Crédit foncier a monté de 17 50 à 781 50 au comptant, et de 40 à terme à 825. Les obligations foncières ont remonté de 2 50 à 1,120. Le Crédit mobilier a monté de 22 50 à 782 50. Le Nord a monté de 12 50 à 872 50; Strasbourg, de 15 à 797 50; Lyon, de 12 50 à 882 50. Avignon a fléchi de 5 à 745; Cherbourg, de 1 25 à 607 50; le Havre, de 2 50 à 477 50. Rouen a monté de 5 à 985. Orléans, de 375 à 1,025; Saint-Germain, de 30 à 1580; le Midi, de 5 à 575; l'Ouest s'est tenu à 710; Gray, à 510; Lyon, à 525; Dieppe, à 343 75; Versailles, à 340; Bâle, à 355.

Jeudi. — La hausse a été assez forte sur la rente; mais elle a été surtout considérable sur toutes les lignes de fer, qui ont été continuellement demandées. Le 3 0/0 a monté au comptant de 35 à 1,075 et a tenu de 25 à 80 80; le 4 1/2 0/0, de 15 au comptant à 105 75, et de 15 à terme à 106. La Banque a varié de 2,810 à 2,805; le Crédit mobilier, de 795 820; le Crédit foncier, de 832 50 à 365 au comptant et de 900 à 875 à terme; le Nord, de 835 à 890; Strasbourg, de 800 à 822 50; Lyon, de 500 à 920; Avignon, de 735 à 765; Orléans, de 1,035 à 1,037 50; Rouen, de 990 à 1,007 10; le Havre, de 477 50 à 490; Bâle, de 357 50 à 362 50; le Crédit, de 710 à 730; Cherbourg, de 610 à 620; Dijon, de 530 à 532 50; le Crédit, de 580 à 600; Montereau, de 250 à 260. Dieppe était à 350; Saint-Germain a monté de 1,635 et est resté à 1,610. Gray a monté à 520; Dijon, à 332 50.

Vendredi. — Le commencement de la bourse était un peu en baisse, par suite de réalisation de bénéfices. Il s'est fait des affaires considérables, et à partir de 2 heures les cours ont repris faveur. Les chemins de fer étaient surtout vivement recherchés. Le 3 0/0 a varié de 80 45 à 80 70; le 4 1/2 0/0, de 106 à 105 95. La Banque était à 2,805; le Nord, de 885 à 890; Strasbourg, de 815 à 817 50; Lyon, de 916 25 à 927 50; Orléans, de 1,033 à 1,050; le Havre, de 482 50 à 490; Cherbourg, de 610 à 612 50; Bâle, de 362 50 à 360; Montereau, de 260 à 265; le Midi, de 590 à 597 50.

J. MUNTZ.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée des conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
710	912*	99	400,000	400	tout.	38 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	127	99	72,000	500	tout.	30 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 2 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	21	94	24,000	500	400	9 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	25	89	18,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 3 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
149	»	99	90,000	500	250	8 fr. 25 p. 3 m.	juill. 1852	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
323	1563	98	300,000	500	tout.	62 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
627	660	92	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	198	90	84,000	250	tout	11 fr. 34 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	173	99	28,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
383	512	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	29	9,300	500	»	5 p. 100 (1)	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,000	500	300	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	27	perp	2,200	5,000	tout.	418 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1884 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Dº (3) d'industrie
»	»	98	60,000	500	475	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	730	98	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	68	perp.	10,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	16,000	1,000	tout.	20 fr. 10 par an.	janv. 1852	Naples à Castellamare
tout.	50	90	9,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

(3) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 12 au 18 février 1853.

Noms des lignes	12 comp.	12 terme	14 comp.	14 terme	15 comp.	15 terme	16 comp.	16 terme	17 comp.	17 terme	18 comp.	18 terme
Nord	851 25	853 50	884 »	857 50	860 »	857 50	872 50	876 25	890 »	895 »	890 »	895 »
Paris à Rouen	962 »	964 50	977 50	980 »	960 »	960 »	985 »	988 »	1007 50	1010 »	1015 »	1020 »
Rouen au Havre	480 »	480 »	485 »	483 »	480 »	477 50	477 50	470 »	495 »	492 50	490 »	495 »
Dieppe et Fécamp	333 »	»	345 »	»	345 »	»	343 75	»	350 »	»	350 »	359 90
Caen et Cherbourg	605 »	600 »	608 75	612 50	608 75	605 »	607 50	607 50	620 »	615 »	612 50	610 »
St-Germain	1445 »	1460 »	1530 »	1525 »	1530 »	1530 »	1580 »	1500 »	1610 »	1625 »	1610 »	1625 »
Versailles (r. g.)	340 »	»	345 »	»	348 50	»	340 »	»	340 »	345 »	341 25	»
Ouest	695 »	692 »	707 50	707 50	710 »	707 50	710 »	710 »	730 »	730 »	720 »	725 »
Paris à Sceaux	430 »	»	430 »	»	435 »	»	440 »	»	440 »	»	450 »	»
Cie d'Orléans	1005 »	1010 »	1020 »	1015 »	1021 25	1020 »	1025 »	1028 75	1037 50	1040 »	1030 »	1052 »
Paris à Strasbourg	771 25	772 75	780 »	782 50	782 50	785 »	797 50	800 »	824 50	827 50	827 50	832 50
Strasbourg à Bâle	345 »	346 25	352 50	352 50	357 50	355 »	353 »	357 50	362 50	362 50	360 »	365 »
Blesme à Gray	300 »	»	303 »	305 »	310 »	»	310 »	313 »	320 »	»	320 »	»
Paris à Lyon	870 »	872 50	880 »	881 25	880 »	880 »	894 50	888 »	930 »	930 »	927 50	928 75
Montereau à Troyes	257 50	260 »	255 »	»	250 »	250 »	257 50	»	260 »	252 50	265 »	270 »
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	320 »	»	320 »	320 »	323 »	325 »	325 »	327 50	322 50	335 »	332 50	340 »
St-Étienne à Lyon	8000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dº (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	730 »	733 »	747 50	750 »	750 »	742 50	745 »	750 »	765 »	763 »	760 »	770 »
Chemins du Midi	565 »	560 50	570 »	570 »	570 »	570 »	575 »	577 50	600 »	600 »	587 50	600 »
Bordea. à La Teste	230 »	»	230 »	»	230 »	»	230 »	»	230 »	»	230 »	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 10	80 15	80 30	80 35	80 45	79 90	80 35	80 85	80 75	80 80	80 70	80 70
Rentes 4 1/2 0/0	103 60	105 80	105 80	105 65	105 70	105 80	105 80	105 85	105 95	106 »	105 95	106 »
Banque de France	2600 »	»	2600 »	»	2605 »	»	2610 »	»	2605 »	»	2605 »	»
Crédit mobilier	745 »	765 »	765 »	765 »	760 »	770 »	782 50	785 50	810 »	810 »	820 »	840 »
Comptoir national	675 »	»	680 »	»	»	»	620 »	»	685 »	»	630 »	»
Banque foncière	740 »	775 »	772 50	775 »	780 »	785 »	802 50	830 »	865 »	873 »	890 »	890 »
Dº Obligations (Cert.)	1185 »	»	1120 »	»	1117 50	»	1120 »	»	1102 50	»	1123 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 12 au 18 février 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	12	14	15	16	17	18
1851.	120,000	75 ans.	333	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	365 »	365 »	367 50	361 50	367 50	370 »
Dº	30,000	30 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1157 50	1160 »	1160 »	»	1160 »	1160 »
1852.	66,000	99 —	335	585	12 50	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	550 »	547 50	517 50	»	548 75	550 »
1852.	182,333	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelles 3 0/0	319 50	325 »	346 25	347 50	350 »	353 »
Dº	9,300	39 —	1,000	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	997 50
Dº	50,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	»	370 »	370 »	370 »	370 »	370 »
1848.	11,491	42 —	1,125	1,250	25	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	1100 »	»	»	»
Dº	6,201	43 —	1,250	1,250	25	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,405	30 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Ouest	1100 »	»	1100 »	»	1100 »	1100 »
1842.	7,249	31 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº	8,888	47 —	1,125	1,250	25	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	1150 »	»	»	»	»
1848.	10,332	28 —	750	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	»	»	»	1130 »	»	1130 »
1839.	150,000	99 —	240	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelle 1839	365 »	265 »	265 »	261 25	265 »	267 50
1845.	2,887	75 —	1,000	1,250	20	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	»	»	920 »	»	»
1847.	4,922	68 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	»	»	»
1846.	13,000	72 —	1,000	1,250	25	Dº	mars, sept.	Rouen au Havre	»	1070 »	1075 »	»	1070 »	1070 »
1848	5,000	87 —	800	1,250	30	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	»	1210 »	»
1843.	9,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	625	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	510 »	»	»	»	510 »	510 »
1841.	1,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 11 au 17 février. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	11	12	14	15	16	17
Nord	837 50 à 842 75	840 » à 848 »	847 50 à 852 50	856 25 à 868 75	856 25 à 862 50	» » à » »
Paris à Strasbourg	758 25 à 767 50	780 » à 770 »	768 75 à 773 »	781 25 à 782 75	787 50 à 795 »	» » à » »
Cie d'Orléans	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	975 » à 1000 »	987 50 à 1012 50	» » à » »
Paris à Rouen	961 50 à 987 50	962 50 à 987 50	968 50 à 987 50	965 » à 990 »	962 50 à 987 50	» » à » »
Rouen au Hâvre	450 » à 468 50	455 » à 470 »	468 75 à 481 25	475 » à 487 50	475 » à 487 50	» » à » »
Lyon	840 » à 858 25	862 50 à 870 »	875 » à 887 50	890 » à 885 »	887 50 à 881 25	» » à » »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demande.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	610 »	Montchanin ... charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine ... Assur. mar.	5000	43 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1172	Azincourt ... charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	430	Sécurité ... mar.	5000	98 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	153 »	Seyssel (français) ... Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	400	90 »	Sauvegarde ... mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... canal.	1000	893	Dº (anglais) ... Asph.	100	»	— — 2e série	400	45 »	Chambre d'assur. ... mar.	5000	15 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1500 »	Bastennes ... Asph.	1000	400	— de Besançon	450	325 »	Vigie ... mar.	5000	18 0/0 b.
Aire à la Bassée ... canal.	5000	5500	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan ... mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne ... canal.	1000	1030	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	1100 »	— de Versailles	500	525	Nationale ... Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1205	Maubeuge (Nord) ... Forg.	1/0 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale ... Inc.	5000	470 0/0 b.
Tenez ... (cuivre).	100	105	Alais ... Forg.	2000	1750	Messageries Nationales.	10000	40000	Union ... Inc.	5000	58 0/0 b.
Vieille-Montagne ... (zinc).	1000	1050 »	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	325	— Caillard	1000	888	France ... Inc.	5000	28 0/0 b.
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	800	— act. libér.	500	555	Gondoles parisiennes	80	172 50	Phénix ... Inc.	1000	9400 »
Stolberg ... (zinc).	750	970	Valentin-Coq ... Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2400	Providence ... Inc.	2500	84 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	49	Soc. Cail et Cie ... Usine.	1000	1500	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine ... Inc.	5000	30 0/0 b.
Blanzy ... charb.	1000	1650	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Favorites ... Omnibus.	500	1800	Confiance ... Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe ... charb.	1000	1580	Télégraphe sous-marin	25	20 ex-d.	Hirondelles ... Omnibus.	1000	630	Soleil ... Inc.	5000	62 0/0 b.
Chazotte ... charb.	1/3500	407	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6200 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	760	Nationale ... Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	980	— français ... (Dito)	500	1230 »	Tricycles ... Omnibus.	500	440	Générale ... Vie.	7500	58 0/0 b.
Pont-du-Loup (sud) ... charb.	1000	200	— pavimen. ... (Dito)	1000	1100 »	Compagnie gén. ... Pet. V.	500	850 »	Union ... Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire ... charb.	1/63040	690 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4200 »	Désirées ... Pet. voit.	500	410 »	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1085 »
Grand'Combe ... charb.			— de Belleville libéré	500	1100 »	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	835 »	Guadalquivir	100	401 25
Centre-du-Flénu ... charb.	1000	150	— — non lib.	500	1000 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	332 50	Docks	250	231
Long-pendu ... charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	650 »	Générale ... Ass. mar.	12500	84 0/0 b.	Materly (Amiens)	500	825
Epinac ... charb.	1/2 100	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	10 0/0 b.	Cohin (Prévost)	200	628 20
Haute-Loire ... charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	11/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	114 50

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 616. 12e ANNÉE. — N° 9 SAMEDI 26 FÉVRIER 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

De la fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest.

Les délégués des diverses Compagnies des chemins de la Normandie et de l'Ouest chargés d'examiner la question de fusion, ont enfin pris une décision et ont conclu à la fusion, comme il était facile de le prévoir. Toutefois, cette résolution est encore suspendue à l'égard du chemin du Havre, attendu que les administrateurs de cette dernière Compagnie, tout en acceptant en principe la fusion et le chiffre de 500 fr. qui est attribué à chaque action du Havre, contestent cependant les prix auxquels sont admises les actions des chemins de l'Ouest et de Cherbourg. Les actions de ces deux derniers chemins participent à la fusion dans les proportions suivantes : 750 fr. l'Ouest; et 622.22 Cherbourg; soit *une* action de la fusion pour *une action de l'Ouest* (à raison de 250 fr. versés et 250 fr. de prime), et *onze* actions de la fusion pour *vingt-cinq* de Cherbourg, à raison de 100 fr. versés et 120 fr. de prime; aucun autre versement ne devant être appelé sur les actions de l'Ouest et de Cherbourg.

Cette combinaison porte le nombre total des actions de la Compagnie fusionnée à 280,600, ainsi réparties :

Rouen, pour	72,000 act.	144,000 act. nouv.	
Havre,	40,000	40,000	id.
Ouest,	70,000	70,000	id.
Cherbourg,	60,000	26,640	id.

Une réunion du conseil du Havre a eu lieu jeudi dernier, dans laquelle la question à l'égard des actions de l'Ouest et de Cherbourg a été de nouveau agitée; mais comme un certain nombre de membres étaient absents, il a été décidé qu'un nouvel avis serait demandé à chaque administrateur du Havre, et qu'ils auraient à faire connaître, d'ici au 8 mars, s'ils entendent maintenir ou retirer leur opposition. Quoiqu'il en soit, l'offre d'admettre pour 500 f. les actions du Havre étant un fait acquis, les actionnaires ne doivent nullement se préoccuper des mesures prises par les administrateurs de cette dernière Compagnie, dans le but de réduire le capital de la Compagnie fusionnée.

La Compagnie de Rouen devait, disait-on, recevoir 25 actions nouvelles de 500 fr. pour 12 actions actuelles; il n'en sera pas ainsi; chaque action de Rouen recevra 2 actions de la fusion; mais l'actif disponible, résultant des réserves et de l'amortissement, sera réparti entre les actionnaires du chemin de Rouen; on évalue à environ 50 fr. par action actuelle de Rouen, le chiffre auquel pourrait s'élever cette répartition.

La question relative au chemin de Dieppe n'a pas encore été résolue; on sait qu'il existe un traité qui a encore environ huit années de durée, en vertu duquel la Compagnie de Rouen s'est chargée de l'exploitation moyennant une annuité de 8 francs par action, augmentée d'une part proportionnelle dans les bénéfices du chemin de Rouen ; c'est sans doute cette situation qui a fait suspendre toute résolution à l'égard du chemin de Dieppe, tant que les Compagnies sont encore en dissidence.

Nous ne voulons pas examiner en ce moment la difficulté soulevée par la Compagnie du Havre. Nous nous bornerons à faire remarquer qu'en retardant de plusieurs mois une fusion inévitable et en émettant dans l'intervalle 20,000 actions nouvelles du chemin de l'Ouest, les administrateurs de cette dernière Compagnie se sont préparés des embarras non-seulement vis-à-vis la Compagnie du Havre, mais, en outre, vis-à-vis toute autre Compagnie qu'il peut être utile de rattacher à la fusion.

En résumé, voici les chiffres auxquels sont admises les actions des Compagnies de Rouen, Ouest, Cherbourg et le Havre :

Rouen,	1,000.
Ouest,	750.
Cherbourg,	622.22
Havre,	500.

F. SOLAR.

Chemin de Paris à Lyon.

Une erreur de chiffre s'est glissée dans notre évaluation des recettes sur le chemin de Paris à Lyon, pendant l'année 1853; nous avons porté les recettes, pour le mois de janvier, à 1,750,000 fr., alors qu'elles ne se sont élevées qu'à 1,407,692 fr., ainsi que nous l'avons publié, et, par suite de cette erreur, la recette probable a été, en 1853, évaluée à 26 millions. Nous rectifions ces prévisions comme suit: les recettes, pour 1853, atteindront largement 22 millions, soit 55,000 fr. par kilomètre. Avec une recette aussi considérable les frais d'exploitation ne devraient pas dépasser 30 0/0 ; mais, considérant que l'exploitation est récente et que toutes les améliorations dont elle est susceptible n'ont pas encore été introduites, nous porterons à 40 0/0 les frais d'exploitation, et nous arrivons pour l'exercice 1853, au résultat suivant :

Recette totale en 1853......	22,000,000
Frais d'exploitation, 40 0/0.	8,800,000
Produit net......	13,200,000

Intérêt à 5 0/0 sur l'emprunt des 68 millions....	3,400,000	
A déduire, bonification sur l'encaisse au Trésor, en moyenne, 40 millions, à 3 0/0	1,200,000	
Reste.........	2,200,000	
Intérêt à 5 0/0 sur 60 millions versés sur les actions....	3,000,000	
		5,200,000
Reste pour dividende.......		8,000,000

soit 33 fr. par action qui, ajoutés à 12 fr. 50 d'intérêt, forment un revenu total de 45 fr. par action; mais, comme aux termes du cahier des charges, la Compagnie ne peut distribuer pour 1853 que la moitié des bénéfices nets excédant 5 0/0, les actions auraient approximativement à recevoir pour 1853, si nos prévisions de recettes se réalisaient :

Intérêt à 5 0/0 sur 250 fr.. . . .	12 50
Moitié des bénéfices.	16 50
Soit par action.	29 »

On comprendra que ces calculs qui reposent sur des hypothèses, sur des probabilités de recettes qui peuvent ne pas se réaliser, ne sauraient servir de base rigoureuse à une opération. Nous voulons simplement éclairer les capitalistes et les aider dans leurs appréciations.

F. Solar.

Chemin de fer de l'Ouest.

Assemblée générale du 25 *février* 1853.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de l'Ouest a eu lieu le 25 février sous la présidence de M. Rivet; étaient présents MM. de l'Espée, N. Duchatel, Stockes, Glyn, Gervais, de Noailles, Simons, etc., administrateurs.

MM. Tharaud et Rhoné sont appelés à remplir les fonctions de scrutateurs.

M. Contin, secrétaire de la Compagnie, donne lecture du rapport présenté à l'assemblée générale par le Conseil d'administration.

L'étendue et l'importance de ce document, dont nous publions le texte plus loin, nous détermine à en placer ici une analyse rapide.

Le rapport débute par un rappel des opérations faites depuis la dernière assemblée générale, en vertu de ses délibérations.

Les trois traités passés avec les Compagnies de Saint-Germain, de Versailles (rive droite) et de Versailles (rive gauche), ont reçu leur exécution. Par suite, 15,036 obligations de 1,000 fr. remboursables à 1,250 fr. en 50 ans, et produisant 50 fr. d'intérêt ont été émises.

4,405 obligations ont été données à la Compagnie de Saint-Germain pour prix du raccordement de Viroflay, livré dès le mois de juin dernier, et des gares de Batignolles et de la rue Saint-Lazare, qui seront entièrement terminées pour l'ouverture du service d'été;

7,531 obligations à la Compagnie de la rive droite pour prix de l'acquisition qui a été faite de cette ligne;

3,100 obligations à la Compagnie de la rive gauche pour remboursement : 1° des dettes hypothécaires de cette Compagnie jusqu'à concurrence de 700 obligations, 2° de l'indemnité accordée par la rive gauche à ses anciens fermiers et réduite par la Compagnie de l'Ouest de 3,700,000 fr. à 2,400,000 fr.

Le service de l'annuité de 15 fr. attribuée à chaque action de la rive gauche est fait par la Compagnie de l'Ouest; deux semestres ont été payés, et, pour éviter toute contestation, il a été demandé à la Compagnie de la rive gauche de faire déclarer par une délibération de l'assemblée générale de ses actionnaires que la quittance donnée par eux des semestres payés emporterait pleine et entière décharge à l'égard de tous et de chacun des actionnaires.

L'ensemble des charges résultant pour la Compagnie de l'Ouest de ses traités avec Saint-Germain et les deux chemins de Versailles, s'élève à 11,900 000 fr., et figure en entier au compte de l'exploitation de 1852.

Nous passons sur les détails, fort intéressants d'ailleurs, donnés par le rapport sur l'état des travaux du surplus de la ligne, et dont les faits saillants sont : l'annonce de l'ouverture du chemin de la Loupe au Mans pour le printemps de 1854, et le traité à forfait conclu pour la ligne transversale du Mans à Alençon à raison de 90,000 f. par kilomètre. En dehors du traité des travaux, on a passé des marchés pour les rails à 250 fr. la tonne, et pour les coussinets à 163 fr. la tonne. Le matériel roulant ressortira à 25,000 fr. par kilomètre. Avec ces éléments, on peut calculer ce que coûtera l'entreprise entière concédée sur la base d'une dépense totale de 264,000 fr. par kilomètre.

La constitution nouvelle du capital de Compagnie, son augmentation et les motifs qui ont dirigé le Conseil dans cette mesure sont exposés dans le rapport, que nous nous bornons en ce moment à analyser. Le paragraphe consacré à cette question se termine par l'annonce de la délivrance immédiate des actions au porteur et de l'émission éventuelle d'obligations nouvelles, jusqu'à concurrence de 17,500,000 fr. pour solder les travaux de la ligne transversale et les fournitures de rails et de matériel pour la voie principale.

Le chapitre relatif à l'exploitation est l'un des plus intéressants à consulter : nous le résumons brièvement, en renvoyant au texte pour les détails.

Les recettes de l'Ouest pour les six derniers mois de 1852 ont été :

Pour la grande vitesse, de	1,038,431 25
Pour la petite vitesse.....	510,305 20
Ensemble.....	1,548,736 45
La Rive droite a produit...	933,586 22
La Rive gauche.........	445,220 30
Recettes diverses.........	40,976 79
Total des recettes pour les six derniers mois..........	2,968,519 76
Le premier semestre avait laissé un excédant non distribué de..................	263,147 16
Ensemble.....	3,231,666 92
Les charges et dépenses de l'exploitation se sont élevées à..................	2,488,451 41
Reste en bénéfice net..	743,215 51

à répartir entre 50,000 actions, ce qui donne à chacune un dividende de 14 fr. 75. Le premier semestre avait donné lieu à une répartition de 6 fr. 25. Le produit total de l'année se trouve ainsi de 21 fr. pour un versement moyen de 156 fr. 25; c'est un revenu de 13 0/0.

Si l'on retranche des frais de l'exploitation les charges proprement dites, représentées par les emprunts, les annuités, les impôts, etc., on trouve que la dépense a été de 48 1/2 0/0 de la recette.

La dernière partie du rapport est consacrée à la question de la fusion de l'Ouest avec les lignes de Normandie.

Le Conseil expose en termes généraux les avantages de la fusion, et demande les pouvoirs des actionnaires pour traiter de la réunion dont il a accepté le principe et les bases.

Ces dernières sont conformes à celles que nous indiquons par un article spécial (voir en tête du journal). L'Ouest est admis pour 750 f. par action et reçoit ainsi une action de la fusion par action actuelle, sans avoir à faire aucun nouveau versement.

Après la lecture du rapport, l'assemblée composée de 128 actionnaires représentant 28,253 actions, a voté les différentes propositions qui lui ont été soumises par le Conseil dans l'ordre suivant :

Approbation des comptes.

Fixation du dividende à 14 fr. 75; ce dividende sera détaché et payé dans les premiers jours de mars.

Augmentation du capital social pour l'embranchement du Mans à Mézidon et approbation de la souscription de 20,000 actions nouvelles.

Autorisation d'émettre des obligations pour 17,500,000 fr., si la fusion n'est pas ratifiée avant l'époque où la Compagnie aura des paiements à faire, et faculté pour le Conseil de convertir les obligations actuelles en titres de coupures différentes.

Enfin, pouvoirs donnés au Conseil de traiter de la fusion.

Tous ces votes ont été unanimes et n'ont donné lieu à aucune discussion.

Ad. Blaise (des Vosges).

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

La gestion du Conseil d'administration n'a commencé que le 1er mars 1852. Cependant, comme l'entrée en jouissance de notre Société remonte au 28 janvier, la période dont nous allons mettre les résultats sous vos yeux comprend onze mois, et se termine au 31 décembre dernier.

Exécution des traités avec diverses Compagnies.

Dans la première assemblée que nous avons provoquée, nous avons demandé votre approbation pour trois traités que nous avions conclus avec les Compagnies de la Rive droite, de la Rive gauche et de Saint-Germain. Ces traités ont tous reçu leur exécution, et

nous pouvons mesurer exactement les charges qu'ils nous imposent.

Ils ont rendu nécessaire l'émission de 15,036 obligations, que nous avons souscrites au capital de 1,000 f. remboursables en cinquante ans, à 1,250 fr., et donnant droit à un intérêt annuel de 50 fr. par obligation.

Elles ont été réparties ainsi qu'il suit :

4,495, à la Compagnie de Saint-Germain. — C'est la représentation du prix des travaux de construction prévus et supplémentaires, exécutés à la gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare et aux Batignolles, ainsi qu'au raccordement de Viroflay. Ces travaux ont été poussés avec activité, aussitôt que l'expropriation des terrains l'a permis. Le raccordement de Viroflay nous a été livré dès la fin de juin. Quant à la gare de la rue Saint-Lazare, nous avons lieu d'espérer qu'à l'ouverture du service d'été, l'exploitation de notre ligne pourra en prendre possession.

7,481, à la Compagnie de la Rive droite. — Elles forment la valeur exacte des 8,000 obligations de 1,000 f. stipulées pour l'acquisition de cette ligne dans la convention annexée à la loi de concession.

La prise de possession du chemin de la Rive droite a eu lieu, conformément au traité, à partir du 1[er] juillet dernier. Toutefois, ce n'est que le 1[er] novembre, et à l'expiration du service d'été, que nos agents en ont été exclusivement chargés ; jusque-là, la Compagnie de Saint-Germain a continué l'exploitation pour notre compte, et nous avons dû à son concours de voir cette période de l'année s'achever sans diminution dans les produits, et sans augmentation notable dans la dépense.

Il ne reste plus, pour l'entière exécution de ce traité, qu'à opérer, par un bornage contradictoire, en présence de l'Etat, la séparation des terrains que la Compagnie de la Rive droite s'est réservés, d'avec ceux qui constituent le chemin de fer et ses dépendances, sur lesquels notre jouissance doit s'établir. Nous sommes en instance auprès de l'administration.

3,100, à la Rive gauche —Dans ce nombre, 2,400 ont été attribuées aux porteurs des obligations de 5,000 fr. souscrites par la Compagnie de la Rive gauche au profit de l'association dite Compagnie Fermière, sur lesquelles une réduction de 1,300,000 fr. avait été exigée par nous, ainsi qu'il résulte de notre rapport du 6 mai. Les 700 autres ont été créées pour éteindre les obligations de la Rive gauche, dites hypothécaires, et qui avaient été souscrites au capital de cinq cents francs, remboursables par 600, et portant un intérêt de 3 0/0 par an. Cet échange a pu se faire sans perte pour nous, à raison d'une obligation de l'Ouest pour deux de la Rive gauche, et quoique nos obligations soient remboursables par 1,250 fr., grâce à la durée plus longue de l'amortissement. Sur 1,262 obligations hypothécaires de la Rive gauche, 62 seulement n'ont pas encore été échangées.

Le service de l'annuité de 15 fr., attribuée à chaque action de la Rive gauche, exige une somme de 315,000 fr. environ, y compris l'amortissement.

Les deux semestres ont été acquittés par nous ; mais une difficulté s'est élevée au sujet du mode de paiement. Et pour éviter toute contestation possible avec les porteurs d'actions de la Rive gauche, nous avons dû demander aux administrateurs de cette Compagnie de faire déclarer, par une délibération de l'assemblée générale de leurs actionnaires, que la quittance donnée par eux du montant intégral de chaque semestre emporterait, à notre profit pleine et entière décharge à l'égard de tous et de chacun des actionnaires.

Indépendamment de la remise de ces obligations, nous avons eu à régler quelques formalités pour l'exécution des trois traités que nous venons de rappeler. Les plus importantes étaient relatives à la prise de possession des ateliers et du matériel communs à la Compagnie de la Rive droite, au lieu et place de laquelle nous étions substitués, et à celle de Saint-Germain.

A la suite d'une expertise confiée à des agents désignés par les deux Compagnies, un tirage au sort a eu lieu pour les machines, les voitures de voyageurs, les wagons servant aux transports, enfin pour le matériel des omnibus et les attelages. Nous avons pris part dans les diverses catégories que les experts avaient établies suivant la proportion de deux tiers en notre faveur contre un tiers. Quant aux ateliers, une ventilation a eu lieu aussi par des procédés amiables, et s'est résolue par une soulte en notre faveur, d'environ 171,000 fr.

L'ensemble des charges résultant pour nous, des intérêts à servir, sur les 15,036 obligations dont nous venons de vous indiquer l'attribution, et de l'annuité de 315,000 fr. afférente aux actions de la Rive gauche, constitue un chiffre de 1,190,000 fr. Nous l'avons fait figurer en entier dans nos charges de l'exploitation, dès cette année, quoiqu'il eût pu paraître régulier de porter la partie afférente aux 4,495 obligations de Saint-Germain au compte d'établissement, comme intérêts d'un capital employé à des constructions inachevées, et, par conséquent, improductive. Mais nous avons pensé que nos statuts n'autorisaient pas une pareille imputation.

Construction de la ligne principale.

Nous avons, pendant le dernier exercice, terminé en grande partie les travaux laissés à notre charge par l'Etat pour l'achèvement des gares de Vaugirard et du Montparnasse.

Le service des voyageurs a été installé au mois de juillet dernier dans cette dernière gare, dont le public a apprécié les bonnes conditions, et qui a répondu pour les facilités de l'exploitation à ce que la disposition du terrain permettait d'en attendre.

Divers travaux de consolidation ont été, aux termes de notre cahier des charges, exécutés sur le chemin de la rive gauche ; ces travaux seront continués cette année encore.

La section de Chartres à la Loupe, ouverte avant son complet achèvement, est aujourd'hui terminée et dans un excellent état d'entretien, malgré les pluies qui ont cet hiver, détrempé fortement le sol, surtout aux abords de la Loupe.

Le règlement des dépenses à la charge de la Compagnie pour cette section, nous permet de vous assurer que les estimations qui avaient été dressées par notre ingénieur en chef directeur, ne seront pas dépassées.

L'Etat continue seul encore les travaux entre la Loupe et le Mans et ne nous a livré aucune portion de la ligne, dont la construction avance cependant avec la plus grande rapidité.

Entre la Loupe et Bretoncelles, on pousse activement la tranchée de séparation des bassins de l'Eure et de l'Huisne. Entre Bretoncelles et Condé, les ouvrages d'art sont assez avancés; mais les terrassements ne sont pas achevés particulièrement dans le voisinage de Condé, il en est de même entre Condé et Nogent-le-Rotrou, et entre le Theil et Connéré.

Nous espérions pouvoir prendre possession au 1[er] mars de la partie comprise entre Connéré et les abords de la station du Mans ; mais la chute du pont d'Yvré, sur l'Huisne, et les avaries arrivées à plusieurs ouvrages d'art pendant les pluies torrentielles de l'hiver vont retarder un peu cette livraison. Cependant nous avons reçu de M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé de la direction des travaux de l'Etat, l'assurance positive que plusieurs sections de la ligne pourraient nous être livrées dans le courant de l'été prochain, et que dans tous les cas la livraison entière ne serait pas retardée plus tard que le 1[er] octobre. Dans ces conditions, et avec toutes les précautions que nous avons prises, nous pourrons ouvrir cette importante section de votre chemin dans les premiers mois de 1854 et rendre productifs, pendant la meilleure saison de l'année, les fonds engagés dans la construction.

Toutes nos mesures sont concertées à cet effet. Aux termes de l'art. 18 de notre cahier des charges, nous sommes obligés d'ouvrir un an après leur achèvement les sections que l'Etat nous livre pour y poser la voie de fer et y construire les stations.

Des traités que nous avons passés avec des entrepreneurs, nous assurent l'exécution des travaux à notre charge dans le délai de 120 jours à partir de la notification faite par nous, immédiatement après la prise de possession, ces traités nous assurent la fourniture de tous nos matériaux, la pose de notre voie, l'exécution des stations à des conditions avantageuses.

Enfin, toutes nos commandes de matériel faites avant l'encombrement des ateliers à des prix qu'on n'obtiendrait plus aujourd'hui, nous donnent la certitude que nous ne dépasserons pas le chiffre de nos devis.

C'est là un résultat qui tient en grande partie, il est vrai, à ce que l'Etat construit lui-même les travaux qui compromettent le plus les prévisions des ingénieurs; mais nous ne devons pas moins cependant le constater et nous en féliciter.

Afin de seconder l'activité que l'État apporte dans la construction des travaux jusqu'à Rennes, nous ne négligerons rien pour ouvrir, aussi promptement que possible, les sections au delà du Mans. Nous avons, à cet effet, commandé une partie du matériel qui nous sera nécessaire et passé des traités pour la fourniture des rails et des coussinets. Nous nous sommes ainsi assurés des conditions avantageuses que nous n'aurions pas obtenues dans un an. Nous nous sommes tout autant qu'il dépendait de nous, mis en mesure de répondre aux vœux et aux besoins des populations que votre ligne doit desservir en se dirigeant vers la Bretagne.

Embranchement du Mans à Mézidon.

Nous avions aussi à nous occuper de la ligne transversale du Mans à Mézidon.

Pour l'exécution de cet embranchement, nous avons été surtout dirigés par le désir de mettre cette ligne dans de justes rapports de construction et d'exploitation avec notre ligne principale, d'un côté, et avec celle de Caen, de l'autre. Cette concordance était commandée par sa position intermédiaire dont il fallait réaliser tous les avantages.

Des mesures sont prises, non-seulement pour ouvrir l'embranchement jusqu'à Mezidon en même temps que le chemin de Paris à Caen commencera son exploitation, et rendra la nôtre possible, mais même pour arriver à Alençon à peu près aussi rapidement qu'au Mans. Une fois parvenu à Alençon, nous rencontrerons Argentan et Falaise, où nous nous empresserons de nous établir, à mesure que l'avancement des travaux le permettra.

La direction de la construction de cette ligne a été confiée à M. Locke. En choisissant cet habile ingénieur, déjà chargé de la ligne de Caen, nous avons suivi les vues d'ensemble que nous vous indiquions tout à l'heure, et c'est encore ainsi que nous avons été conduits à passer avec M. Brassey, qui avait traité avec la Compagnie de Caen pour l'exécution de la première partie de la ligne, un marché à forfait pour l'exécution de la nôtre jusqu'à Alençon.

Notre traité avec M. Brassey comprend les mêmes articles de dépenses que celui de la Compagnie de Caen, à savoir :

1° L'exécution de tous les travaux de terrassement sur une seule voie ;

2° Tous les travaux d'art pour deux voies ;

3° La fourniture et la pose du ballast, des traverses, des chevillettes, des coins, des clôtures et la pose de la voie de fer.

4° L'entretien pendant un an après l'achèvement.

Mais le prix est bien différent. Ainsi, tandis que le marché avec la Compagnie de Caen fait ressortir ces dépenses par kilomètre à 137,000 fr. environ, nous avons pu conclure, pour la section du Mans à Alençon, sur 131 kilomètre environ, à raison de 90,000 fr. par kilomètre.

Cette différence tient surtout aux travaux d'art assez nombreux qui se rencontrent sur le tracé de Mantes à Caen, tandis que notre ligne se développe sur un sol uni et sans aucune difficulté.

Il ne reste à la charge de la Compagnie que les dépenses suivantes :

La fourniture des rails pour lesquels un marché a été passé, au prix de 250 fr. la tonne ;

Celle des coussinets, aussi adjugée à 163 fr. la tonne ;

Le matériel roulant, déjà commandé, et qui ressortira à 25,000 par kilomètre ;

Enfin le matériel fixe, la construction des stations, ateliers, voies d'évitement, les frais d'études et d'administration, les acquisitions de terrain.

Si vous prenez pour point de comparaison les dépenses de même nature que nous avons acquittées sur la ligne principale, vous pourrez apprécier assez exactement les économies sur lesquelles nous devons compter pour l'entière exécution de l'embranchement.

Dans quelques jours les plans complets pour la section du Mans à Alençon seront déposés au ministère des travaux publics, qui, probablement, ne fera pas attendre sa décision. L'expropriation des terrains suivra de près l'approbation des plans, et les travaux seront en pleine activité à l'ouverture de la campagne d'été.

Indépendamment de la section du Mans à Alençon, les études sur le terrain ont été poussées jusqu'à Argentan, sur 48 kil. Dans un mois, les plans de cette seconde section seront soumis au conseil général des ponts et chaussées.

Matériel.

Le matériel du chemin de l'Ouest, qui sert aujourd'hui à l'exploitation, se compose :

1° des machines et wagons livrés par l'État et payés par la Compagnie 3,000,000 fr.

Les détails de la composition de ce matériel vous ont été donnés dans le rapport à l'assemblée du 6 mai dernier ;

2° Du matériel commandé pour satisfaire aux développements du trafic, depuis l'ouverture de la section de Chartres à La Loupe.

Ce matériel dont la dépense avait été estimée à 1,500,000 fr., est en grande partie terminé.

Lorsque les livraisons seront complètes, votre matériel pour l'exploitation de la ligne principale de Paris à la Loupe sera composé comme suit :

30 machines et 29 tenders;
107 voitures voyageurs.
44 voitures diverses.
631 wagons.

Ce matériel suffira jusqu'à l'ouverture de la section de La Loupe au Mans.

Pour cette dernière section et pour celles au delà, nous avons fait des commandes pour nous assurer des prix avantageux avant la hausse qui s'est produite sur les métaux.

Nous avons ainsi commandé 15 machines locomotives mixtes avec leurs tenders et 5 machines marchandises avec leurs tenders pour le Mans; 8 machines avec leurs tenders pour le matériel de l'embranchement jusqu'à Alençon.

Matériel roulant de la rive gauche.

Le matériel roulant de la rive gauche se compose de 13 machines,
De 15 diligences ;
De 53 wagons, dont 19 à frein ;
De 5 id. bagages;
De 15 id. terrassements.

Cinq des machines actuelles, aujourd'hui insuffisantes pour le service, seront remplacées au mois de mai par 5 fortes machines commandées depuis plusieurs mois.

Les anciens wagons du chemin de la rive gauche ont été en partie appropriés et remis à neuf, six nouvelles voitures première classe et 25 wagons ont été, depuis peu, ajoutés et sont compris dans la liste que nous venons de donner.

Matériel de la rive droite.

Le matériel dont nous avons été mis en possession sur la rive droite a été, dès le principe, reconnu insuffisant pour les besoins du service, et dans un état d'infériorité qui a plusieurs fois soulevé les justes réclamations du public.

Nous nous sommes mis en mesure de remédier à cet état de choses.

8 machines nouvelles, 7 diligences et 25 wagons à impériales ont été commandés, et nous seront livrés au mois de mai.

Nous remettons en même temps à neuf une grande partie des anciennes voitures qui pourront, dans les jours de grande circulation, être employées très-avantageusement.

Nous espérons être en mesure, pour l'ouverture de la saison d'été, de faire jouir le public de toutes ces améliorations qui exerceront, sans aucun doute, sur vos recettes, une influence très-favorable.

Constitution du capital social.

L'art. 5 du cahier des charges annexé à la loi qui nous a rendu concessionnaires de l'embranchement du Mans à Mézidon, prescrit la création de 10,000,000 d'actions nouvelles, pour faire face aux dépenses de construction, et ne nous accorde la faculté d'émettre des obligations que pour une somme égale aux versements opérés et jusqu'à concurrence de 10 millions.

En demandant à l'assemblée générale du 29 juillet dernier, un vote portant ratification de la convention provisoire relative à cette concession, nous avions pensé que ce vote renfermait implicitement celui de l'augmentation de notre capital social. Lorsque le conseil d'État s'est trouvé saisi de l'homologation de nos statuts modifiés, il en a décidé autrement, et il a exigé que vous fussiez invités à délibérer spécialement sur cette question.

Mais alors nous avons rencontré, de la part de M. le ministre des travaux publics, une opposition à l'homologation de nos statuts modifiés, et nous n'avons pu la surmonter qu'en ouvrant une souscription pour les 20,000 actions nouvelles qui doivent assurer le capital destiné à l'embranchement.

Telle est l'explication des retards qui ont entravé pendant six mois la modification de nos statuts et la délivrance des titres au porteur.

Aujourd'hui, ces difficultés sont enfin levées. Un décret en date du 29 janvier dernier, homologue nos statuts avec les modifications que vous aviez votées, et l'addition de deux paragraphes aux art. 7 et 8. Ces dispositions nouvelles exigent un vote spécial que nous vous demandons :

1°. Pour porter à 70 millions de francs notre capital social, primitivement fixé à 50 millions ;

2°. Pour approuver la souscription de 20,000 actions nouvelles, et en autoriser la négociation.

Aussitôt que vous aurez donné votre sanction à ces deux mesures, sur la simple notification que nous en ferons au Gouvernement, notre capital additionnel sera créé et les nouvelles actions assimilées aux anciennes, sans que nous ayons besoin de recourir à un nouveau décret qui eût entraîné des lenteurs.

La souscription ouverte le 20 décembre 1852, et close le 20 janvier 1853, a été remplie avec le plus grand empressement, malgré la nécessité où nous nous sommes trouvés d'imposer un versement préalable de 250 fr., pour que toutes nos actions fussent identiques. Presque tous les actionnaires en ont profité. Sur 20,000 actions, il n'en reste en ce moment que 67 qui n'aient pas été souscrites, et nous les négocierons à la Bourse au profit de la Compagnie.

A dater du 10 de ce mois, les transferts ont dû cesser dans nos bureaux, sur les actions nominatives, et désormais, toutes les négociations se font sur des titres au porteur qu'on délivre en ce moment.

Lorsque vous aurez fixé, tout à l'heure, le dividende de l'année, le coupon sera détaché, et toutes les actions, tant anciennes que nouvelles, resteront avec jouissance du 1er janvier au 30 juin 1853.

Nos actions au porteur ont deux coupons pour l'année, l'un payable au 1er octobre, qui ne comprend que les intérêts du premier semestre, à raison de 4 0/0 l'an; l'autre, qui complète, pour le deuxième semestre, l'intérêt à 4 0/0 et qui y ajoute le dividende de toute l'année, n'est payable qu'au 1er avril. Ces époques nous ont paru nécessaires pour mettre un certain intervalle entre l'apurement des comptes de l'année et l'assemblée générale dans laquelle vous devez fixer le dividende. Mais rien n'empêche d'acquitter ce dividende par anticipation, et c'est ce que nous vous proposons de faire, en décidant que le coupon sera détaché et payé dans nos bureaux dès le 1er du mois prochain.

Émission des obligations.

Les appels de fonds auxquels nous avons eu successivement recours ont porté, ainsi que vous venez de le voir, le capital versé sur 70,000 actions à 17,500,000 f., à raison de 250 fr. par action.

Aux termes de nos statuts, la garantie de l'État est acquise aux emprunts que vous nous aurez autorisés à contracter pour une somme qui ne peut, dans aucun cas, excéder les versements opérés sur les actions.

Nous devons prévoir que, dans un délai assez rapproché, nous aurons à pourvoir, par une émission d'obligations, à l'acquittement des dépenses de construction et de pose de la voie, tant sur la section de la Loupe au Mans que sur celle du Mans à Alençon. Il vous paraîtra, comme à nous, convenable d'user de la latitude que la loi nous accorde, et de demander au crédit les 17,500,000 fr., équivalents à notre capital d'actions, avant de revenir à de nouveaux appels de fonds.

Vous aurez à régulariser cette mesure par un vote, conformément aux art. 43 et 44 de nos statuts.

Veuillez ne pas perdre de vue que, sur la somme déjà employée ou restant en caisse, quatre millions forment une avance à l'État, qu'il aura à nous rembourser quand il nous livrera la section du Mans à Laval, et qu'un million est retenu, à titre de cautionnement, pour l'embranchement de Mézidon.

Au surplus, quelle que soit l'importance de l'emprunt que nous négocierons sous la forme d'obligations, les versements seront échelonnés suivant nos besoins, de manière à mettre à profit les délais qui assureront à cette émission les conditions les plus avantageuses. Nous aurons peut-être aussi à nous entendre avec le Gouvernement pour donner à toutes les obligations de la Compagnie une forme et une valeur identiques, afin de n'avoir qu'un titre en circulation ; comme il serait possible qu'une autorisation émanée de vous dans les mêmes formes que pour une émission fût regardée comme nécessaire, nous vous demandons d'étendre nos pouvoirs dans cette prévision. Il serait regrettable de ne pouvoir procéder à cette transformation, dans le moment favorable, sans subir les délais d'une convocation ; et il va sans dire qu'il n'est pas question de créer de nouvelles charges pour la Compagnie, mais seulement d'arriver à l'uniformité du titre de nos obligations.

Exploitation.

A l'assemblée du 29 juillet dernier nous avons rendu compte des recettes de votre ligne pendant les cinq mois du 28 janvier au 30 juin 1852. Nous avons aujourd'hui à vous faire connaître les résultats de l'exploitation du second semestre finissant au 31 décembre.

Nous résumerons ensuite les produits de l'exercice entier, et nous les comparerons à ceux des années précédentes, lorsque le chemin de l'Ouest était encore la propriété de l'État ou des concessionnaires.

Les recettes de l'Ouest, de Paris à Chartres, pour six mois, et de Paris à la Loupe pour trois mois environ, se sont élevées à la somme de 1,548,736 fr., ainsi répartie :

Grande vitesse.		
Voyageurs.............	904,616 55	
Marchandises...........	59,376 10	
Voitures et animaux....	11,227 25	
Bagages et recettes diverses..................	63,211 35	
		1,038,431 25
Petite vitesse.		
Marchandises..........	395,097 60	
Voitures et animaux.. .	113,567 55	
Recettes diverses.......	1,640 05	
		510,305 20
L'exploitation des deux chemins de Versailles a produit :		
Sur la rive gauche....	445,220 30	
Sur la rive droite......	933,586 22	
Ensemble.		1,378,806 52
Ce qui porte à........		2,927,542 97
les recettes proprement dites d'exploitation, ajoutant pour intérêts et recettes diverses.		40,976 79
Le total des recettes du semestre s'établit à		2,968,519 76
rappelant les recettes du 29 janvier au 30 juin, suivant les états qui vous ont été fournis le 29 juillet . .	1,525,610 04	
Pour rectification de charges	15,293 24	1,540,903 28
On a pour les onze mois d'exploitation de l'exercice 1852, au compte de la Société anonyme, une recette totale de. .		4,509,423 04

Pour apprécier le développement qu'a pris votre exploitation pendant l'année qui vient de s'écouler, nous rapprocherons des produits de l'année 1851 le chiffre des recettes de l'Ouest proprement dit pour les douze mois de l'exercice 1852, comprenant celui de janvier qui était encore au compte des concessionnaires.

Les recettes de l'Ouest du 1er janvier au 31 décembre 1852 se sont élevées à 2,880,543 77, elles n'avaient été en 1851 que de 2,283,607 64, c'est donc une augmentation de 596,936 13, soit plus de 20 0/0.

Ce résultat doit être pour partie attribué à l'ouverture de la ligne jusqu'à la Loupe. Mais les temps défavorables qui ont retardé dans les derniers mois de l'année l'achèvement des travaux, et spécialement la pose de la seconde voie, ont mis au développement de l'exploitation des obstacles fâcheux, qu'il n'a pas dépendu de nous de prévenir.

Aujourd'hui le service de la petite vitesse est organisé, nous avons passé des traités qui nous assurent un trafic régulier et tout nous donne la ferme confiance que les estimations qui avaient été faites du produit de cette importante section seront largement atteintes.

Nous avons à vous indiquer les principaux éléments du trafic de l'Ouest proprement dit, en les comparant aux résultats obtenus en 1851.

Le nombre des voyageurs a été de	529,075
Il n'était en 1851 que de	455,041
Augmentation	74,034

La répartition de ces voyageurs dans les trois classes s'est faite de la manière suivante :

1re classe. . .	6.30	0/0
2e id. . . .	20.60	0/0
3e id. . . .	73.10	0/0

L'année dernière, ces rapports avaient été presque identiques, soit :

1re classe.	6	0/0
2e id.	21	0/0
3e id.	73	0/0

Dans le nombre de voyageurs que nous avons indiqué, se trouve compris les voyageurs transportés sur trucks par les Messageries, et qui sont au nombre de :

	53,239
En 1851. .	46,315
Augmentation. . . .	6,924

Les voyageurs transportés par les trains spéciaux sont au nombre de. 17,351
En 1851 11,082

Augmentation. 6,209

Les principaux objets de transport de la petite vitesse ont été :

Plateformes.	242,332	40
Avoines.	113,172	05
Blé.	161,445	45
Farines.	224,266	70

Le transport des bestiaux avait déjà pris une grande extension avant 1852. Il avait donné en 1851 83,000 têtes, ayant produit 128,000 fr. En 1852 les chiffres s'élèvent à 11 ,200 têtes, et à 193,000 fr. Le tarif de fr. 0 45 par wagon et par kilomètre, qui a donné d'excellents résultats pour les veaux et porcs, était trop élevé pour les bœufs et moutons. A partir du 1er février ce tarif a été abaissé à fr. 0 36, et nous croyons pouvoir attendre d'excellents effets de cette modification.

Les porcs sont toujours le meilleur produit dans le mouvement des bestiaux.

On en a transporté en 1852 :

	78,432
En 1851 :	60,098
Augmentation. . .	18,334

Comme marchandises de retour, les espérances du chemin se fondent particulièrement sur les houilles et les plâtres, les fers, les fontes et les engrais.

Des traités que nous venons récemment de passer nous assurent des transports nouveaux de cette nature.

Exploitation de la Banlieue. — Chemins de Versailles.

La rive Gauche a reçu dans l'exercice 1851 : 943,646 voyageurs qui ont produit 784,262 fr. 85 c.

Sur la rive droite, le nombre des voyageurs pendant le second semestre a été de 1,244,105, ayant produit 882,961 fr. 35 c.

Compte exploitation du semestre et de l'exercice.

Nous avons établi plus haut les recettes du semestre à la somme de.	2,958,519 fr.	76 c.
A quoi il faut ajouter l'excédant du 1er semestre non distribué en vertu de votre résolution du 29 juillet, soit	263 147	16
Total. . .	3,231,666 fr.	92 c.
A déduire :		
Charges et dépenses de l'exploitation (état annexé).	2,488,451	41
Reste en bénéfice net.	743,215	51

Ce qui aux termes de l'art. 47 de nos statuts, nous permet d'affecter à titre de dividende, à chacune de nos 50,000 actions, une répartition de fr. 14 75, laissant au crédit de l'exercice courant une somme de fr. 5,715 51.

Cette répartition de fr. 17 75 ajoutée à celle de fr. 6 25, distribuée déjà, au mois d'août, à titre d'à-compte, porte à 21 fr. la somme que chaque action aura touché pour des versements de 150 fr. pendant 11 mois, et de 75 francs pendant trois mois, représentant fr. 156 25, pendant l'année entière. C'est un peu plus de 13 p. 0/0 par an des sommes versées.

Ces résultats vous démontreront, nous l'espérons, que l'exploitation est conduite sur votre chemin avec une économie difficile à obtenir sur une ligne de peu d'étendue, ayant à desservir une section importante de banlieue, dont les dépenses, dans les meilleures années, n'ont pas été au-dessous de 70 0/0 de ses recettes brutes.

Les produits de l'Ouest et de la rive gauche ont été, pour l'année 1852, de	3,701,077 02
déduction faite des recettes diverses.	
Les dépenses d'exploitation, déduction faite des charges et contributions publiques, se sont élevées à.	1,796,231 29
Excédant des recettes sur les dépenses.	1,904,845 73

ce qui fait ressortir l'exploitation à 48 1/2 0/0 de la recette.

Les difficultés du partage de la communauté entre les deux Compagnies de Saint-Germain et de Versailles (rive droite), ne nous ont permis de prendre de fait, entre nos mains, l'exploitation de cette dernière, que, depuis le mois de novembre, nous ne pouvons donc vous dire, d'une manière positive, dans quelles conditions d'économie cette nouvelle section de notre réseau pourra être exploitée.

Cependant, l'expérience que nous avons déjà faite et les études auxquelles nous nous sommes livrés, nous autorisent à vous donner le ferme espoir que l'exploitation de votre réseau de banlieue pourra être conduite, avec celle de notre ligne principale, sur le pied de 50 0/0 pour la totalité.

Ce sont les prévisions de notre budget.

Nous soumettrons à votre approbation les comptes à l'appui des indications qui précèdent.

Proposition relative à la fusion avec les Compagnies de Rouen, de Cherbourg et du Havre.

Telle est, Messieurs, la situation de votre entreprise; une année entière ne s'est pas écoulée depuis que vous l'avez recueillie des mains des concessionnaires, et nous ne serons réellement en possession des éléments de notre trafic, que lorsque nous atteindrons le Mans; aussi pouvait-on désirer d'attendre résolûment que l'avenir nous tînt ses promesses. Tout commandait donc à l'administration qui vous représente de n'écouter qu'avec une grande réserve les tendances qui se manifestaient dans le public et poussaient les Compagnies à se réunir entre elles, ou, suivant un mot nouveau, à se *fusionner*.

Mais quand nous avons pu croire qu'un intérêt véritable et sérieux se rattachait pour vous à l'examen d'une combinaison de ce genre, nous avons compris le devoir d'examiner et d'approfondir la question.

Deux d'entre nous ont été délégués pour prendre part à des conférences, dans lesquelles les Compagnies de Rouen, du Hâvre et de Cherbourg étaient également représentées. Il y a peu de jours seulement que ces conférences ont conduit à une solution, et ce n'est qu'hier que cette solution a pu être débattue et approuvée dans les conseils des Compagnies intéressées. La pensée du gouvernement à l'égard de l'association elle-même ne nous est pas encore connue: il serait donc prématuré d'apporter ici des chiffres précis en ce qui concerne des évaluations de produits et de bénéfices.

Voici cependant ce que nous pouvons vous annoncer.

Pour le présent, nous avons calculé les produits sur les recettes de 1852, pour les trois lignes exploitées, sans aucune augmentation, mais en y joignant les économies que l'on peut considérer comme réalisables immédiatement. Nous avons constaté ainsi une somme à répartir, qui s'élève au delà des espérances de chaque Compagnie isolée.

Pour l'avenir, en n'appliquant à la Compagnie unique que les recettes du réseau déjà concédé, calculées toujours d'après celles de 1852, pour les parties exploitées et pour celles non exploitées d'après les données admises dans les dispositions législatives, ou confirmées par les études les plus positives des agents commerciaux, on atteint un produit à répartir qui assure encore à toutes les Compagnies la réalisation des promesses qu'elles avaient pu attendre des circonstances les plus favorables.

Une fois que ces deux points nous ont paru bien constatés, il n'y avait plus à hésiter.

N'est-il pas visible, en effet, qu'indépendamment des économies qu'elle procure, la fusion vous fait jouir des ressources d'un crédit plus étendu, vous place en face du réseau complet de la Normandie et de la Bretagne, en vous préservant des excès de la concurrence, et vous entoure, vous, ligne nouvelle, de toutes les forces des autres Compagnies déjà éprouvées.

C'est donc avec la conscience de servir, autant qu'il est en nous, les intérêts qui nous sont confiés, que nous venons vous demander les pouvoirs nécessaires pour traiter en votre nom.

La répartition du nombre d'actions qui sert de base à la fusion a été adoptée par les Conseils des Compagnies de Rouen et de Cherbourg.

Nous avons lieu d'espérer que la délibération de la Compagnie du Havre ne sera retardée que de quelques jours, par la nécessité de consulter les administrateurs absents.

Nous pouvons donc vous indiquer dès à présent la proportion que cette répartition établit entre les quatre Compagnies.

2 actions nouvelles pour une de la Compagnie de Rouen.

1 action nouvelle pour une de la Compagnie du Havre.

4 actions nouvelles pour 9 de la Compagnie de Cherbourg, libérées au versement de 109 fr. par action.

1 action nouvelle pour une de la Compagnie de l'Ouest libérée au versement de 250 fr. par action.

Ce qui revient pour nous à régler la valeur d'une action de l'Ouest à 750 fr. comparée à la cote actuelle, laquelle suppose un versement de 250 fr. qui n'aura pas lieu.

Cette répartition assure à notre Compagnie la proportion de 70,000 actions dont le nombre total est évalué à 280,640 actions.

C'est dans ces termes que nous vous demandons de voter la résolution dont il va vous être donné lecture, et qui a pour effet de nous conférer les pouvoirs les plus étendus pour traiter de la fusion et des conditions auxquelles elle pourra s'accomplir.

Il sera aussi nécessaire, si vous adoptez notre proposition, de nous autoriser expressément à accepter les modifications que le Gouvernement jugerait nécessaires d'apporter pour l'approbation de la nouvelle société anonyme.

Nous nous empressons d'ajouter que nous comprenons la gravité d'un pareil mandat, et que, dans le cas où il serait dérogé à la convention actuellement proposée, de manière à apporter des modifications essentielles à la situation qui en résulte pour notre Compagnie, vous serez de nouveau consultés.

En résumé, Messieurs, vous aurez successivement à voter sur les résolutions suivantes.

RÉSOLUTIONS.

1° Le rapport et les comptes qui y sont joints sont approuvés ;

2° Le dividende du deuxième semestre 1852 est fixé à 14 fr. 75 c. ;

3° Le capital social est porté de 50 millions à 70 millions de francs, en conséquence de l'embranchement du Mans à Mézidon.

La souscription ouverte par le Conseil d'administration pour le versement du capital de 10 millions afférent à la construction de l'embranchement, est approuvée, et les fonds en provenant sont acquis au capital social.

L'émission d'obligation de la Compagnie est autorisée pour tout ou partie du capital que les statuts permettent à la Compagnie de se procurer par la voie d'emprunts ou autrement.

Le Conseil d'administration est également autorisé à opérer, s'il y a lieu, la conversion des obligations actuellement existantes, à l'effet de comprendre sous un seul titre en circulation, tous les engagements de la Compagnie.

Conformément à l'art. 43 des statuts, le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour traiter de la fusion avec les Compagnies de Rouen, du Havre, de Cherbourg et de Dieppe, ou, seulement, avec celles de ces Compagnies qui adhéreront aux conventions proposées.

Le Conseil d'administration est également autorisé à consentir les modifications que le Gouvernement jugerait nécessaires d'apporter pour l'approbation de la fusion desdites Compagnies.

Actions de jouissance des Canaux.

PROJETS DE LOIS

Relatifs au rachat des actions de jouissance des Compagnies : 1° du canal du Rhône au Rhin ; 2° du canal de Bourgogne ; 3° des Quatre-Canaux ; précédés du décret de présentation et des exposés des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par M. le ministre d'Etat au président du Corps législatif.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Seront envoyés au Corps législatif, par notre ministre d'Etat, les trois projets de lois, délibérés en Conseil d'Etat, dont le détail suit :

Le premier, tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin ;

Le second, tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal de Bourgogne ;

Le troisième, tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie des Quatre-Canaux.

Art. 2. MM. de Parieu, président de section ; Boinvilliers et Vuitry, conseillers d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ces projets de lois devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 16 février 1853.

Signé : NAPOLÉON.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Nous venons soumettre à votre approbation trois projets de lois tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, de la Compagnie du canal de Bourgogne et de la Compagnie des Quatre-Canaux.

Nous devons, Messieurs, rappeler d'abord à vos souvenirs les circonstances dans lesquelles ces Compagnies se sont formées, et le caractère des engagements pris envers elles par l'Etat.

En 1821, l'attention du gouvernement se porta sur les améliorations que réclamaient, en France, les voies de navigation intérieure. Plusieurs canaux restaient à ouvrir, d'autres étaient inachevés ; des rivières devaient être canalisées. Mais des sommes considérables étaient nécessaires pour subvenir à ces besoins, et l'Etat, ne trouvant pas en lui des ressources suffisantes, crut devoir faire appel aux capitaux particuliers.

Les lois des 5 août 1821 et 14 août 1822 sanctionnèrent des traités passés, à cet effet, avec cinq Compagnies financières, savoir :

Humau et Ce, canal du Rhône au Rhin ;

Sartoris (Urbain), Compagnie dite des Trois-Canaux ;

Canaux de la Somme et de Manicamp ;

Canal des Ardennes, canal latéral à l'Oise ;

Hagerman (Jonas), canal de Bourgogne ;

Odier (Gabriel) et Ce, canal d'Arles à Bouc ;

André Cottier et Ce, Compagnie dite des Quatre-Canaux ;

Canaux de Bretagne, canal du Nivernais ;

Canal du Berry, latéral à la Loire.

La première de ces Compagnies a prêté dix millions,

ci	10,000,000
La seconde	17,600,000
La troisième	25,000,000
La quatrième	5,500,000
La cinquième	68,000,000
Montant total de l'emprunt	126,100,000

La répartition de cette somme entre dix canaux auxquels elle était applicable, devait s'effectuer de la manière suivante :

Canal du Rhône au Rhin	10,000,000
Compagnie des Trois-Canaux.	
Canal de la Somme et de Manicamp	6,600,000
Canal des Ardennes	8,000,000
Canal de l'Oise	3,000,000
Canal de Bourgogne	25,000,000
Canal d'Arles à Bouc	5,500,000
Compagnie des Quatre-Canaux.	
Canal de Bretagne	36,000 000
Canal du Nivernais	8,000,000
Canal du Berry	12,000,000
Canal latéral à la Loire	12,000,000
Total égal	126,100,000

Le gouvernement s'engage à rembourser ce capital à partir de l'époque de l'achèvement des travaux, au moyen d'un fonds annuel d'amortissement, dont le taux varie de 1 à 2 pour 100. Il paie en outre, aux Compagnies, jusqu'au moment de l'extinction de sa dette, un intérêt de 5 à 6 pour 100, et une prime de 1 à 2 pour cent, qui sont prélevés sur les produits bruts.

Dans ces conditions, on présume que l'État sera libéré envers la Compagnie du Rhône au Rhin, en 1858 ; envers la Compagnie des Trois-Canaux, en 1870 ; envers celle du canal de Bourgogne, en 1868 ; pour le canal d'Arles à Bouc, en 1865 ; enfin, de 1865 à 1867 envers la Compagnie des Quatre-Canaux.

Mais un autre avantage a été accordé aux Compagnies.

A partir du remboursement intégral des fonds prêtés, elles sont admises au partage du produit net des canaux, savoir : les Compagnies des Quatre-Canaux, du canal d'Arles à Bouc, et du canal de Bourgogne, pendant quarante ans ; celle des Trois-Canaux, pendant cinquante ans, et la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, pendant une période de soixante-quatorze ans (1). Le droit des Compagnies est représenté par des actions dites de *jouissance*, lesquelles, d'après le point de départ et la période de durée assignée à chacune, paraissent devoir s'éteindre : pour le canal du Rhône au Rhin, en 1926 ; pour la Compagnie des Trois-Canaux, en 1920 ; pour le canal de Bourgogne, en 1903 ; pour celui d'Arles à Bouc, en 1904 ; et de 1905 à 1907 pour la Compagnie des Quatre-Canaux.

Indépendamment de ces conditions relatives au mode de remboursement des Compagnies et aux bénéfices à elles assurés, les lois de 1821 et 1822 fixaient les tarifs du droit de navigation, et stipulaient qu'ils ne pourraient être modifiés que du consentement des Compagnies.

Or, non-seulement ces tarifs, qui ne montent pas, en moyenne, à moins de 5 centimes environ par tonne et par kilomètre, sont trop élevés, mais encore ils présentent dans l'*unité* qui sert de base à l'impôt, suivant la nature de l'objet transporté, des différences regrettables et gênantes.

Dès le principe, le commerce éleva les plus vives réclamations, et déclara que l'application de ces tarifs équivaudrait à la fermeture des canaux.

Sur ces plaintes générales, le gouvernement institua, en 1833, deux Commissions chargées d'étudier les moyens de concilier l'intérêt des Compagnies avec les intérêts du commerce et de l'industrie. Ces Commissions reconnurent la nécessité d'un abaissement de taxes, et formulèrent un tarif réduit.

Mais, liée par son marché, l'Administration, avant de mettre le nouveau tarif à exécution, dut demander l'assentiment des Compagnies. Après avoir d'abord adhéré à la réduction, pour des lignes partielles, pour des intervalles de temps généralement fort courts, les deux Compagnies du canal du Rhône au Rhin et des Quatre-Canaux ont, l'une en juin 1844, l'autre en 1845, formellement retiré cette adhésion, et réclamé un retour absolu aux tarifs de 1821 et 1822.

Cette résolution, si le gouvernement s'y fût arrêté, aurait eu pour conséquence de fermer l'accès de plus de 1,500 kilomètres de canaux à la majeure partie des marchandises qui usaient de ces voies de communication (2). L'intérêt général pouvait être compromis.

L'Administration, sous sa responsabilité, et sauf indemnité, crut, dès lors, devoir maintenir les tarifs réduits, nonobstant le refus des deux Compagnies. Celles-ci ont attaqué comme entachées d'illégalité, les ordonnances royales en date des 14 avril 1844 et 23 mars 1845, qui ont été rendues à ce sujet, et les contestations dont il s'agit, portées devant le conseil d'État, y sont encore pendantes.

Cependant, une situation d'où naissaient tant d'embarras, et qui froissait des intérêts si nombreux et si élevés, appelait nécessairement un remède, et le gouvernement dut le rechercher. On songea à désintéresser les Compagnies et à écarter leur droit d'intervention en rachetant les actions de jouissance ; c'était une expropriation pour cause d'utilité publique d'une nature particulière, et c'est à la législature qu'il fallut demander cette arme salutaire.

La loi du 29 mai 1845 fut rendue dans cet esprit. L'article premier porte que : « Les droits attribués aux » Compagnies par les lois des 5 août 1821 et 14 août » 1822, représentés par les actions de jouissance des » canaux exécutés par voie d'emprunt, pourront être » rachetées par l'État, pour cause d'utilité publique. » Les rachats ne peuvent s'opérer, pour chaque Com» pagnie, qu'en vertu de lois spéciales. »

L'article 2 énonce que : « Le prix de rachat sera » fixé par une Commission spéciale instituée pour cha» que Compagnie, par une ordonnance royale, et com» posée de neuf membres, dont trois seront désignés » par le ministre des finances, trois par la Compagnie, » et trois par le premier président et les présidents » réunis de la Cour royale de Paris. »

En exécution de cette loi, et le 16 novembre 1850, les ministres des finances et des travaux publics (MM. Fould et Bineau) présentèrent à l'Assemblée nationale législative deux projets de lois, relatifs au rachat des actions de jouissance de la Compagnie des Quatre-Canaux et de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin. Ces deux projets identiques se composaient chacun de deux articles ainsi conçus :

« Art. 1er. Il sera procédé, dans les formes prescrites » par la loi du 29 mai 1845, au rachat, pour cause d'u» tilité publique, des droits attribués à la Compagnie » des Quatre-Canaux par la loi du 14 août 1822, et re» présentés par les actions de jouissance des canaux » de Bretagne, du Nivernais, du Berry, et latéral à la » Loire.

» Art. 2. Le capital qui aura été fixé pour le prix du » rachat sera payable en trente annuités, composées » chacune de l'intérêt à 4 0/0 et du fonds d'amortisse» ment nécessaire pour opérer, en trente ans, la libéra» tion de l'État. »

Ces projets furent renvoyés à une commission, au nom de laquelle M. Berryer déposa un rapport dans la séance du 4 juillet 1851.

Vous vous rappelez sans doute, messieurs, que cette commission, changeant complétement la pensée et le caractère des deux projets de lois, proposait de substituer au rachat des actions de jouissance un système d'affermage de dix canaux, parmi lesquels se trouvait compris le canal du Centre. L'affermage, suivant le projet de la commission, devait avoir lieu par canal ou par groupe de canaux. A cette proposition était joint un cahier des charges et même un tarif rédigé par la Commission.

Ce rapport de M. Berryer et les propositions de la commission ne sont pas arrivés à discussion. Cependant, le gouvernement ne pouvait pas laisser sans solution cette grave question des canaux. Pendant que le président de la République était investi de la plénitude du pouvoir législatif, trois décrets, rendus par lui sous la date du 21 janvier 1852, ont décidé qu'il serait procédé immédiatement au rachat, pour cause d'utilité publique, des droits attribués aux Compagnies du canal du Rhône au Rhin, du *canal de Bourgogne* et des Quatre-Canaux, et représentés par les actions de jouissance de ces canaux. (*Voir aux annexes*, n° 1.)

Dans le rapport présenté au Prince-Président de la République, le 21 janvier 1852, par les ministres des finances et des travaux publics (MM. Fould et Magne), et qui renferme l'exposé des motifs des trois décrets, on lit ce qui suit :

« Les traités sanctionnés par les lois des 5 août 1821 » et 14 août 1822, concernant l'achèvement et la con» struction de divers canaux, ont été, depuis que ces » canaux sont livrés à la navigation, une source de » contestations incessantes entre le gouvernement qui » les administre et quelques-unes des compagnies qui » ont prêté les fonds employés à ces travaux. Les con» ventions passées avec ces sociétés leur attribuant une

(1) Le partage doit avoir lieu jusqu'à l'expiration de la quatre-vingt-dix-neuvième année qui suivra l'achèvement des travaux, c'est-à-dire jusqu'au 1er juillet 1926.

(2) En y comprenant le canal de Bourgogne, dont la longueur est de 242 kilomètres, l'étendue totale des canaux compris dans les trois projets de lois est de 1,806 kilomètres.

» part éventuelle dans les produits après l'amortissement du capital emprunté, et leur donnant le droit d'intervenir dans les modifications de tarifs que nécessitent continuellement les besoins du commerce et de l'industrie, il en résulte que l'exploitation des canaux, entravée par une double direction, ne procure point au pays les avantages qu'on devrait attendre de ce vaste réseau de navigation artificielle.

» Le gouvernement a essayé plusieurs fois de se soustraire à cette contrainte, et la loi du 29 mai 1845 est due aux efforts persévérants qu'il faisait depuis longtemps pour opérer une séparation d'intérêts devenue nécessaire. En exécution de cette loi, deux projets furent présentés, en novembre 1852, à l'Assemblée législative, pour racheter les droits attribués aux deux Compagnies des Quatre-Canaux et du canal du Rhône au Rhin, dont l'opposition s'était traduite en protestations déférées au conseil d'État; mais la commission chargée de l'examen de ces projets en changea radicalement la pensée et l'objet, et, au lieu du rachat, elle proposa l'affermage général ou partiel de dix canaux. Le rapport n'est pas arrivé à discussion.

» C'est dans cette situation que la question a été reprise : il est d'autant plus urgent de la résoudre, que quelques-uns des tarifs en vigueur expirent au mois de mars prochain. Après un nouvel examen, il a été reconnu que l'affermage immédiat des canaux serait désavantageux à l'État, et qu'il était préférable de maintenir les projets de rachat.

» D'une part, en effet, il serait imprudent d'aliéner, pour un laps de temps considérable (99 ans), un domaine dont on ne connait pas encore réellement tout le produit, grevé qu'il est d'une servitude qui en diminue nécessairement la valeur ; d'autre part, les conditions d'affermage, telles qu'elles avaient été formulées, ont paru inacceptables sous beaucoup de rapports. Le gouvernement ne renonce point (il en a manifesté plusieurs fois la pensée) à livrer à l'industrie privée la gestion des canaux, comme il a consenti à lui confier l'exploitation des chemins de fer ; mais il a le droit et le devoir de ne le faire qu'à de bonnes conditions, quand le moment lui semblera opportun, et lorsque l'administration des canaux étant devenue libre et dégagée d'entraves, leur concession pourra être l'objet d'une concurrence sérieuse.

» D'après ces considérations, et conformément à la loi du 29 mai 1845, nous avons l'honneur de soumettre à votre sanction, Monseigneur, trois projets de décrets ayant pour but la formation des commissions qui doivent déterminer le prix du rachat des droits attribués aux trois Compagnies du canal de Bourgogne, de celui du Rhône au Rhin, et des Quatre-Canaux. Les projets présentés à l'Assemblée législative ne s'appliquaient qu'aux deux dernières ; mais celle du canal de Bourgogne doit être également désintéressée, attendu que le tarif de cette ligne a besoin d'être remanié dans un avenir prochain, et qu'il faut s'attendre, de la part de la Compagnie, lorsqu'on voudra toucher à ce tarif, à la même opposition, aux mêmes difficultés que de la part des deux autres. »

Aux termes de la loi du 29 mai 1845, le prix du rachat, qui doit être fixé pour chaque Compagnie par une commission instituée à cet effet, ne doit être acquitté qu'en vertu d'une loi spéciale ouvrant les crédits nécessaires. Cette loi doit être proposée dans l'année qui suit la décision.

En exécution des décrets législatifs du 21 janvier, trois commissions ont été chargées de fixer le prix de rachat des actions de jouissance pour chacune des Compagnies.

Ces Commissions ont rendu leur décision (voir aux annexes, n° 2).

Il a été alloué à la Compagnie du Rhône au Rhin 7,480,742 fr. ; à la Compagnie du canal de Bourgogne, 6 millions ; et à la Compagnie des Quatre-Canaux, 9 millions.

Ce prix est payable en trente annuités, chacune de 432,612 fr. pour la Compagnie du Rhône au Rhin ; de 346,980 fr. pour celle du canal de Bourgogne ; et de 566,735 fr. pour la Compagnie des Quatre-Canaux.

Les projets de lois que nous vous apportons proposent d'ouvrir, sur l'exercice 1853, les crédits nécessaires pour le paiement de la première annuité.

Nous devons, messieurs, compléter cet exposé en appelant votre attention sur la situation présente, et, autant qu'il est possible de le faire, sur l'avenir des canaux.

Avant les emprunts sanctionnés par les lois de 1821 et 1822, l'État avait consacré déjà aux premières dépenses des canaux une somme d'environ cinquante millions ; le capital fourni par les cinq Compagnies a été, comme vous le savez de 126,100,000 fr. ; mais tout cela s'est trouvé bien insuffisant; puisque l'État a dû consacrer, en outre, une somme de 145,000,000 fr. à l'achèvement de ces mêmes canaux.

Il faut ajouter que, dans leur état actuel, les canaux, pour arriver à un état complet de perfectionnement, réclament, en dehors des dépenses d'entretien ordinaire, une somme à répartir sur plusieurs années, de trois, il est vrai, mais qui pourrait s'élever en totalité à 4 millions.

L'ensemble de ces voies de navigation artificielle embrasse une longueur totale de 1,970 kilomètres, dans lesquels figurent pour 1,806 kilomètres les trois canaux auxquels s'appliquent les projets de lois proposés.

Jusqu'en 1846, le produit net des canaux avait à peine atteint 86,000 fr. ; mais, dès l'année 1847 (après l'abaissement des tarifs), le montant brut des recettes sur l'ensemble des lignes s'élevait à 5,195,465 fr.

Les frais d'entretien, d'administration et de perception, figurent au budget de cette année pour une somme de 4,087,965 fr. ; ce qui donne un produit net de 1,107,500 fr., qui doit s'accroître encore 1° de 953,812 fr. compris dans les dépenses d'entretien, et qui ont été réellement consacrés à des dépenses de complet achèvement ; 2° de 183,813 fr., réduction obtenue, depuis 1847, sur les frais de personnel; par suite d'une organisation nouvelle.

Ce serait donc, en réalité, un produit ou revenu net de 2,245,124 fr. obtenu dès 1847. Mais, à côté des espérances que permet de concevoir pour l'avenir cette première application des tarifs réduits, il ne faut pas oublier que les canaux vont rencontrer, dans certaines voies de fer, voisines ou même parallèles, de redoutables rivaux.

C'est un motif de plus, assurément, pour rendre au gouvernement, chargé d'administrer les canaux, sa liberté complète en matière de tarifs. Il y a là un point sur lequel tout le monde est d'accord, c'est que l'immense réseau de navigation artificielle, qui a coûté de si grands sacrifices à l'État, restera frappé de stérilité tant que l'intervention des Compagnies dans l'application des tarifs ne sera pas définitivement écartée.

Ce premier obstacle levé, le gouvernement aura sans doute à examiner sérieusement la question de l'affermage des canaux.

Cette question, il entend la réserver tout entière; mais il regarderait comme désastreuse la pensée d'affermer les canaux comme l'avait proposé le rapport de M. Berryer, avant d'avoir restitué au gouvernement la libre et entière application des tarifs.

Avant le rachat des actions de jouissance, la mise aux enchères ne serait pas sérieuse : un seul adjudicataire pourrait s'y présenter. D'un autre côté, les forces productives dont il faudrait dès à présent abandonner la jouissance, pour un long terme, ne sont peut-être pas encore assez connues.

Aucun des éléments d'un contrat sérieux et raisonnable ne se présente donc aujourd'hui ; et d'ailleurs, s'engager dès à présent avec une compagnie fermière, ne serait-ce pas se lier une seconde fois ?

Est-il possible de déterminer, dès aujourd'hui, les modifications de tarifs qui peuvent devenir nécessaires ou utiles par l'effet de la concurrence des voies de fer et des progrès de l'industrie ? Le gouvernement ne l'a pas pensé.

En conséquence, et pour ne pas engager imprudemment l'avenir, il vous propose les trois projets de lois sur lesquels vous êtes appelés à délibérer.

PREMIÈRE ANNEXE.

N° 1.

Décret relatif au rachat des droits attribués à la Compagnie du canal du Rhône au Rhin.

Du 21 janvier 1852.

Louis-Napoléon, Président de la République française,

Vu la loi du 5 août 1821, relative à l'achèvement du canal du Rhône au Rhin ;

Vu la loi du 29 mai 1845 ;

Sur le rapport du ministre des finances et du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. Il sera procédé immédiatement, dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845, au rachat, pour cause d'utilité publique, des droits attribués à la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, par les art. 7, 8 et 10 du cahier des charges annexé à la loi du 5 août 1821, et représentés par les actions de jouissance dudit canal.

Art. 2. Le capital qui aura été fixé pour le prix du rachat sera payable en trente annuités, composées chacune de l'intérêt à 4 0/0, et du fonds d'amortissement nécessaire pour opérer en trente ans la libération de l'Etat.

Art. 3. Les ministres des finances et des travaux publics sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois*.

Signé : Louis-Napoléon.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

Signé : Achille Fould.

Le ministre des travaux publics,

Signé : P. Magne.

N° 2.

Décret relatif au rachat des droits attribués à la Compagnie du canal de Bourgogne.

Du 21 janvier 1852.

Louis-Napoléon, Président de la République française,

Vu la loi du 14 août 1822, relative à l'achèvement du canal de Bourgogne ;

Vu la loi du 29 mai 1845 ;

Sur le rapport du ministre des finances et du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. Il sera procédé immédiatement, dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845, au rachat, pour cause d'utilité publique, des droits attribués à la Compagnie du canal de Bourgogne, par les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822, et représentés par les actions de jouissance dudit canal.

Art. 2. Le capital qui aura été fixé pour le prix du rachat sera payable en trente annuités, composées chacune de l'intérêt à 4 0/0 et du fonds d'amortissement nécessaire pour opérer en trente ans la libération de l'État.

Art. 3. Les ministres des finances et des travaux publics sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 21 janvier 1852.

Signé : Louis-Napoléon.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances;

Signé : Achille Fould.

Le ministre des travaux publics,

Signé : P. Magne.

N° 3.

Décret relatif au rachat des droits attribués à la Compagnie des Quatre-Canaux.

Louis-Napoléon, Président de la République française,

Vu la loi du 14 août 1822, relative à l'achèvement et à la construction de divers canaux ;

Vu la loi du 29 mai 1845 ;

Sur le rapport du ministre des finance et du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. Il sera procédé immédiatement, dans les formes prescrites par la loi du 29 mai 1845, au rachat, pour cause d'utilité publique, des droits attribués à la Compagnie des Quatre-Canaux par les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822, applicable aux canaux de Bretagne, du Nivernais, du Berry, et latéral à la Loire (de Digoin à Briare), et représentés par les actions de jouissance desdits canaux.

Art. 2. Le capital qui aura été fixé pour le prix du rachat sera payable en trente annuités, composées chacune de l'intérêt à 4 0/0 et du fonds d'amortissement

nécessaire pour opérer en trente ans la libération de l'Etat.

Art. 3. Les ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 21 janvier 1852.

Signé : LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

Signé : ACHILLE FOULD.

Le ministre des travaux publics,

Signé : P. MAGNE.

DEUXIÈME ANNEXE.

N° 1.

La Commission instituée par décret du 13 mai 1852 pour la fixation du prix de rachat des actions de jouissance de la *Compagnie du canal du Rhône au Rhin ;*

Vu les pièces annexées au procès-verbal de ses séances et dont l'état, coté et paraphé par le président et le secrétaire de la Commission, est joint audit procès-verbal ; ensemble, tous les documents qui lui ont été communiqués ;

Après en avoir délibéré dans ses précédentes séances et dans la séance de ce jour,

Arrête ce qui suit :

Le capital dû à la Compagnie du canal du Rhône au Rhin pour le rachat des droits attribués à la Compagnie par les art. 7, 8 et 10 du cahier des charges annexé à la loi du 15 août 1821, et représentés par les actions de jouissance dudit canal, est fixée à la somme de sept millions quatre cent quatre-vingt mille sept cent quarante-deux francs quatre-vingts centimes, valeur du premier juin mil huit cent cinquante-deux.

N° 2.

La Commission instituée par le décret du 13 mai 1852 pour la fixation du prix de rachat des actions de jouissance de la *Compagnie du canal de Bourgogne ;*

Vu les pièces n°s 1, 2, 3, 5, 9 et 10, annexées au procès-verbal des séances de la Commission instituée pour fixer le prix de rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, lesquelles pièces sont communes à la Commission relative au canal de Bourgogne ;

Vu le mémoire produit par la Compagnie dudit canal, lequel mémoire, coté et paraphé par le président et par le secrétaire de la Commission, est joint au procès-verbal de ses séances ;

Vu les documents qui lui ont été communiqués ;

Après en avoir délibéré dans ses précédentes séances et dans la séance de ce jour,

Arrête ce qui suit :

Le capital dû à la Compagnie du canal de Bourgogne pour le rachat des droits attribués à ladite Compagnie par les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822, et représentés par les actions de jouissance dudit canal, est fixé à la somme de six millions, valeur du premier juin mil huit cent cinquante-deux.

N° 3.

La Commission instituée par le décret du 13 mai 1852 pour la fixation du prix de rachat des actions de jouissance de la *Compagnie des Quatre-Canaux ;*

Vu les pièces n°s 1, 2, 3, 4, 9 et 10 annexées au procès-verbal des séances de la Commission instituée pour fixer le prix de rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, lesquelles pièces sont communes à la Commission relative aux Quatre-Canaux ;

Vu le mémoire produit par la Compagnie des Quatre-Canaux, lequel mémoire, coté et paraphé par le président et le secrétaire de la Commission, est joint au procès-verbal de ses séance ;

Vu tous les documents qui lui ont été communiqués ;

Après en avoir délibéré dans ses précédendes séances et dans la séance de ce jour.

Arrête ce qui suit :

Le capital dû à la Compagnie des Quatre-Canaux pour le rachat des droits attribués à ladite Compagnie par les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822, applicable aux canaux de Bretagne, du Nivernais, du Berry, et latéral à la Loire (de Digoin à Briare), et représentés par les actions de jouissance desdits canaux, est fixé à la somme de neuf millions huit cent mille francs, valeur du premier juin mil huit cent cinquante-deux.

PROJET DE LOI

Tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, adopté par le Conseil d'Etat.

Article premier. Une somme de sept millions quatre cent quatre-vingt mille sept cent quarante-deux francs quatre-vingts centimes (7,480,742 fr. 80 c.), valeur au 1er juin 1852, est affectée au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, dont le prix a été fixé, le 4 juin 1852, par la Commission spéciale instituée en exécution du décret du 21 janvier de la même année.

Art. 2. Un titre donnant droit à trente annuités, chacune de la somme de quatre cent trente-deux mille six cent douze francs (432,612 fr.), sera délivré à cet effet à la Compagnie, en remplacement des titres des actions de jouissance qui seront annulés.

Art. 3. Sont abrogés les art. 7, 8 et 10 du cahier des charges annexé à la loi du 5 août 1821.

Art. 4. Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de quatre cent trente-deux mille six cent douze francs (432,612 fr.), sur l'exercice 1853, pour le paiement de la première annuité, qui écherra le 1er juin de ladite année.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 1er février 1853.

Le Président du Conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

PROJET DE LOI

Tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal de Bourgogne, adopté par le Conseil d'Etat.

Article premier. Une somme de six millions (6,000,000) valeur au 1er juin 1852, est affectée au rachat des actions de jouissance de la Compagnie du canal de Bourgogne, dont le prix a été fixé, le 11 juin 1852, par la Commission spéciale instituée en exécution du décret du 21 janvier de la même année.

Art. 2. Un titre donnant droit à trente annuités, chacune de la somme de trois cent quarante-six mille neuf cent quatre-vingts francs (346,980 fr.), sera délivré à cet effet à la Compagnie, en remplacement des titres des actions de jouissance qui seront annulés.

Art. 3. Sont abrogés les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822.

Art. 4. Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de trois cent quarante-six mille neuf cent quatre-vingts francs (346,980 fr.), sur l'exercice 1853, pour le paiement de la première annuité, qui écherra le 1er juin de ladite année.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 1er février 1853.

Le président du conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

PROJET DE LOI

Tendant au rachat des actions de jouissance de la Compagnie des Quatre-Canaux, adopté par le Conseil d'Etat.

Article premier. Une somme de neuf millions huit cent mille francs (9,800,000 fr.), valeur au 1er juin 1852, est affectée au rachat des actions de jouissance de la Compagnie des Quatre-Canaux, dont le prix a été fixé le 12 juin 1852, par la Commission spéciale instituée en exécution du décret du 21 janvier de la même année.

Art. 2. Un titre donnant droit à trente annuités, chacune de la somme de cinq cent soixante-six mille sept cent trente-cinq francs (566,735 fr.), sera délivré, à cet effet, à la Compagnie, en remplacement des titres des actions de jouissance qui seront annulés.

Art. 3. Sont abrogés les art. 9, 10 et 11 du cahier des charges annexé à la loi du 14 août 1822.

Art. 4. Il est ouvert au Ministre des finances un crédit de cinq cent soixante-six mille sept cent trente-cinq francs (566,735 fr.), sur l'exercice 1853, pour le paiement de la première annuité, qui écherra le 1er juin de ladite année.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 1er février 1853.

Le Président du Conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

Tribunal de commerce de la Seine.

LES MESSAGERIES IMPÉRIALES ET GÉNÉRALES CONTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Question du groupage.

La question du groupage, pour les articles de *messagerie* et de *valeur*, a déjà fait l'objet de trois décisions judiciaires.

Résolue par le tribunal de commerce de la Seine contre la Compagnie de Strasbourg en faveur des anciens entrepreneurs de transports, c'est-à-dire des Messageries impériales et générales, elle a été jugée en faveur des nouveaux entrepreneurs de transports, c'est-à-dire de la Compagnie du chemin de fer du Nord, contre un messagiste nommé Guérin, par deux arrêts de la Cour d'Amiens; l'un antérieur, l'autre postérieur au jugement précité.

Tandis que ces décisions contraires sont déférées aux juridictions supérieures et attendent la décision suprême de la Cour de cassation, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'est vue appeler à son tour par les Messageries impériales et générales devant le tribunal de commerce de la Seine.

Bien que la question soit la même au fond, elle se présentait ici dans des circonstances particulières qui n'étaient pas indifférentes.

On se rappelle, en effet, que l'an dernier, à pareille époque, un arrêt de la Cour d'appel de Paris avait autorisé la Compagnie d'Orléans à cesser, le 1er novembre 1852, le transport des diligences sur truck, qu'elle avait exécuté en vertu de conventions et sous des conditions particulières depuis l'ouverture de l'exploitation en 1843.

Dans ce procès, la Compagnie avait eu pour premier objet de décharger ses trains de voitures, plutôt vides que pleines, qui employaient plus de matériel, ralentissaient sa marche et augmentaient ses frais outre mesure; mais elle en avait un second bien autrement important, c'était de reprendre ceux des avantages de sa concession que les prolongements exécutés lui permettaient de ne plus abandonner aux anciennes entreprises, de percevoir directement les prix de transport auxquels elle avait droit pour les excédants de bagage et les articles de messagerie, suivant les tarifs spéciaux, c'est-à-dire suivant la *nature*, le *volume*, la *valeur* et le *détail*.

Les Messageries, de leur côté, avaient essayé à prolonger le plus possible le transport de leurs voitures sur truck, non pas précisément pour avoir la satisfaction de faire circuler gratis des voitures et des conducteurs, dont il fallait payer l'entretien et le salaire, mais uniquement parce que, fournissant la voiture et le conducteur, elles conservaient, par ce moyen bien simple, toute la différence entre les prix de transport à la *valeur* ou au *détail*, et les prix de transport au poids ou en gros, lors même que la voie de fer prolongée était devenue le principal la voie de terre n'étant plus qu'un accessoire relativement peu considérable.

Le 1er novembre 1852, les diligences des Messageries cessèrent donc d'être transportées sur le chemin de fer d'Orléans et sur ses prolongements.

Pendant le mois qui suivit, les entreprises essayèrent le *groupage des voyageurs*, pour conserver le *groupage des bagages*, c'est-à-dire pour faire tourner autant que possible à leur profit personnel la franchise de 30 kilos par voyageur, au lieu de la laisser tourner au profit de la Compagnie.

Dans ce but, un conducteur pour chaque destination, prenait 15 places dont une pour lui et 14 pour des voyageurs complétement étrangers les uns aux autres, dont 4 sans bagages. — Il présentait en même temps, 40 colis dont 2 formant les bagages de 10 voyageurs et le surplus en articles de messageries, valeurs, etc., le tout pesant 800 kilos; il demandait pour les 15 places 450 kilos de franchise, et payait le port de 350 kilos avec un seul enregistrement.

Cet état de choses ne pouvait pas durer longtemps. Avant que la Compagnie s'y opposât, les voyageurs s'en plaignirent parce qu'il leur devenait impossible de retirer personnellement leurs bagages, confondus sous un seul numéro que le conducteur du groupe avait en main.

Vers le 1er décembre, les messageries cessèrent donc de faire suivre de leurs conducteurs et permirent à la Compagnie d'appliquer ses tarifs de transport et d'enregistrement en ce qui concerne les bagages; mais elles continuèrent de présenter en groupe, *à couvert* ou *à découvert*, des masses considérables d'articles de messagerie et de valeurs qu'elles déclaraient comme formant un envoi unique d'objets expédiés par elles-mêmes à elles-mêmes et de même nature, en invoquant la disposition de l'art. 24 du cahier des charges.

La fausseté de ces déclarations ayant été constatée, puis reconnue par les deux entreprises, puis enfin défendue par elles comme l'exercice de leur droit, la Compagnie décida, à la date du 18 décembre, qu'à l'avenir tous les articles présentés *à découvert* seraient taxés sur le bordereau, article par article; que tous les articles groupés *à couvert* seraient vérifiés par l'ouverture des sacs ou paniers, et taxés également sur bordereau, article par article, comme les colis à découvert.

Les deux entreprises payèrent ce qui leur était demandé, mais elles firent, par acte extrajudiciaire, toutes protestations contre ce mode de perception, et toutes réserves pour le remboursement des différences qu'elles prétendaient n'être pas dues.

C'est le remboursement de ces différences qui fait l'objet du procès actuel.

Quelle peut en être l'importance?

La Compagnie d'Orléans a établi, par un relevé de ses écritures :

1° Que, pour la seule gare de Paris et pour les expéditions seules de cette gare, sans en compter les arrivages, les deux entreprises ont payé, du 16 au 31 janvier. 20,000

2° Que pour les mêmes expéditions, les Messageries dans leur système n'auraient dû payer que 9,500

3° Que, par conséquent, les différences par elles réclamées s'élèveraient à . . . 10,500

Soit 56 pour cent des sommes perçues.

Si l'on double ce chiffre pour les expéditions de toutes les autres stations sur Paris, on arrive à reconnaître que, pour l'année, les différences s'élèveraient, pour *cette gare unique*, à la somme énorme de 490,000

Si à ce chiffre l'on ajoute maintenant par la pensée, 1° le trafic des autres gares entre elles, Angoulême avec Bordeaux, — Bourges avec Nevers, — Orléans avec Tours, — Angers avec Nantes, etc.; 2° le trafic des autres entreprises de Messageries et de factoreries à Paris et en province; 3° le trafic des 112 stations restant à ouvrir sur le réseau entier de 2,360 kil., avec les 112 stations actuellement ouvertes sur le réseau restreint de 920 kil., on est conduit à reconnaître que les différences devant résulter de l'un et de l'autre système ne représenteraient pas moins de 7 à 800,000 fr. par an, dans l'état actuel; pas moins de 1,200,000 fr. dans trois ou quatre années pour le chemin d'Orléans et ses prolongements.

La question du groupage est donc une question des plus importantes, comme question d'argent, pour toutes les Compagnies de chemin de fer.

Nous n'essayerons pas d'analyser les plaidoiries, qui n'ont pas duré moins de six heures, et qui ont été écoutées par le tribunal avec l'attention la plus soutenue.

Nous reproduisons seulement, en le complétant, l'historique des faits généraux que Me Duvergier a présenté comme dominant la discussion tout entière, et qui ne laisse en effet aucun doute sur l'intention du législateur, quand il a réglé et signé les conditions de la concession avec la Compagnie concessionnaire.

Avant l'établissement des chemins de fer, les prix de tous les transports par terre et par eau étaient fixés librement par chaque entrepreneur, changés librement par chacun à sa convenance.

Une circulaire écrite aux anciens clients, une cote de prix courants imprimée et publiée pour attirer des clients nouveaux, annonçaient les changements quelques jours à l'avance.

Les prix en général étaient établis *au poids*; cependant la force des choses avait fait universellement reconnaître trois cas particuliers dans lesquels ces prix ordinaires *au poids* ne pouvaient pas être appliqués.

Ainsi, jamais à aucune époque, une caisse présentant un *volume* de 1 m. cube, et pesant 20 kil. par exemple, n'a payé le prix ordinaire au *poids* que payait une caisse du même volume pesant 200 kil.

Jamais de l'argent en sac ou en lingots, présentant une *valeur* de 20,000 fr. n'a payé le prix ordinaire au *poids* que payait un ballot de rouennerie de 100 kil.

Jamais 100 petits colis au détail de 2 kil. chacun n'ont payé le prix à la tonne ou au quintal qu'aurait payé un colis de 200 kil.

A côté des prix *au poids* pour les marchandises ordinaires, on avait donc fait des prix *au volume*, *à la valeur*, *au détail* pour les articles de *volume*, de *valeur*, de *détail*, et cette distinction était tellement tranchée qu'elle établissait dans l'industrie des transports deux divisions essentielles, industrie du roulage, et industrie de la messagerie.

Ces prix exceptionnels se retrouvent encore aujourd'hui, suivant les trois exceptions sus-indiquées, aussi bien dans les entreprises de messageries que dans les entreprises de roulage, aussi bien dans les bateaux à vapeur de la Méditerranée ou des Etats-Unis que dans les bâtiments à voiles de tous les pays.

Lorsque les chemins de fer ont été concédés, lorsqu'il s'est agi, avant 1842, d'en payer la construction, depuis 1842, d'en payer l'ameublement au moyen de droits rémunérateurs à percevoir par les concessionnaires, le législateur a dû déterminer dans le cahier des charges de chaque concession les différentes espèces de perceptions qu'il entendait autoriser.

Laissant à l'appréciation ultérieure de l'administration publique certaines perceptions accessoires, enregistrement, chargement, magasinage etc., la loi a décidé que la perception principale, sous le nom de prix de transport, serait établie *au poids*, et elle a fixé le chiffre maximum de cette perception par tonne et par kilomètre parcouru.

En posant ce principe qu'il empruntait aux usages commerciaux antérieurs, le législateur pouvait assurément n'admettre aucune des trois exceptions ci-dessus que les mêmes usages avaient consacrées. Il aurait pu, considérant le tarif général au poids comme suffisamment rémunérateur, comprendre dans ce tarif, pour le plus grand avantage du public, les marchandises de volume, de valeur et de détail.

Le législateur l'a-t-il voulu, l'a-t-il fait?

Il a voulu, il a fait précisément le contraire : il a admis explicitement dans les cahiers des charges ces trois exceptions, et il a autorisé l'administration à leur appliquer des tarifs spéciaux dont il n'a pas même limité le chiffre.

Et cela n'assurait pas encore une rémunération qui parût suffisante aux entrepreneurs particuliers dont l'État appelait le concours pour la construction, l'ameublement et l'exploitation des voies nouvelles.

Tandis que les entreprises anciennes ne faisaient jamais payer à un expéditeur au delà du poids effectivement remis, lequel s'arrondissait plutôt en faveur de l'expéditeur qu'en faveur du voiturier, tandis que leur tarif au poids était le même pour toutes les marchandises, sans distinction de nature, on offrit aux entreprises nouvelles comme des avantages très-considérables :

1° La faculté d'arrondir les poids en leur faveur, par fractions qui, pour la Compagnie d'Orléans furent en 1838, fixées à 100 kil., qui, plus tard furent, en 1840, portées à 200 kil., et qui ont été ramenées à 10 kil. par le décret du 27 mars 1852;

2° La faculté de taxer tout envoi, fût-il de 2 kil. pour un poids minimum qui, pour la même Compagnie, a été fixé par les lois de 1838 et 1840 à 200 kil., et par le décret de 1852 à 50 kil.;

3° La faculté d'avoir, au lieu d'un seul tarif au poids, plusieurs tarifs au poids, gradués suivant la nature de la marchandise.

Ainsi pour certaines marchandises formant une première classe 18 c. le k.

Pour d'autres formant une 2e classe 16 c. id.

Pour d'autres formant une 3e classe 14 c. id.

Et le législateur ne s'est pas contenté de poser comme base de cette classification, une distinction générale en matières premières, produits naturels, produits manufacturés — il a spécifié cinquante natures particulières d'objets, à titre d'exemple.

Il a chargé l'administration de compléter cette spécification pour chaque espèce de marchandise existant dans le commerce, et non dénommée dans le cahier des charges, par assimilation avec les espèces de marchandises y dénommées.

Il a enfin laissé à la Compagnie la faculté de subdiviser encore ces trois classes primitives en un plus grand nombre de séries de prix, si elle le jugeait convenable.

D'où la conséquence que, pour la Compagnie d'Orléans, par exemple, les bois figurent dans cinq tarifs :

8 centimes par tonne et kilo.

Bois à brûler en corde par 4,500 kilos.

3e *classe. 10 centimes par tonne et kilom.*

Bois de charpente.
Bois de charronnage débité.
Bois exotiques en billes.
Bois de teinture en bûches.

2e *classe. 13 centimes par tonne et kilom.*

Bois de charronnage façonné.
Bois en feuilles pour placage.
Bois de menuiserie débité.
Bois d'ébénisterie débité.
Bois de teinture effilé ou moulu.

1re *classe. 16 centimes par tonne et kilom*

Bois de menuiserie façonné.
Bois d'ébénisterie façonné.

Sans compter les nombreuses spécifications de bois qui, suivant leur nature particulière, sont sous des noms différents classés différemment, telles que : — boissellerie fine, — boissellerie commune, — moyeux ouvrés, — moyeux bruts, — jantes débitées, — merrains, — douves, — cercles de cuve, — cercles en bottes, — cerceaux, — joncs, — rotins, — écorces, — charbons, — sabots pour chaussures, etc., etc.

Et la même chose se reproduit pour tous les genres de marchandises, car tous se subdivisent en autant d'espèces particulières qu'il y a de qualités dans la circulation, qu'il y a par suite de qualificatifs admis dans le langage du commerce, de telle sorte que les 50 spécifications des cahiers des charges sont remplacées par les 600 spécifications des tarifs homologués, lesquels se complètent encore tous les jours par des assimilations.

Quelle était la valeur relative des trois exceptions anciennes pour les marchandises au volume, à la valeur et au détail? — des trois exceptions nouvelles, pour l'arrondissement de poids, le minimum de poids et les spécifications par nature?

Aussitôt que les chemins de fer ont été ouverts et exploités, les concessionnaires ont compris que les trois exceptions nouvelles, précisément parce qu'elles étaient contraires aux usages du commerce et des transporteurs par terre et par eau, seraient souvent impossibles, toujours diffi-

elles à mettre à profit pour eux, malgré leur droit reconnu à cette rémunération particulière.

Les locations de wagons et de trucks furent autant de renonciations partielles, volontaires, temporaires par conséquent, aux bénéfices de ces trois exceptions en même temps.

Considérées séparément, les spécifications auront pour résultat plutôt des abaissements que des augmentations de tarif. Les minimums de poids furent, pour ainsi dire, abandonnés dans la pratique avant d'être réduits de 200 kilog. à 50 kilog. dans les cahiers des charges. Les arrondissements de poids également disparurent presque par la réduction effective et légale de 200 kilog. à 10 kilog.

Les trois exceptions anciennes, basées sur la nature des choses, et consacrées par l'usage, pouvaient donc seules réaliser les espérances que le législateur et le concessionnaire y avaient attachées. Toutefois, la première, celle qui concerne les marchandises volumineuses, ayant pour but plutôt d'éviter une perte que de procurer un bénéfice, il ne reste, en définitive, comme pouvant constituer rémunération pour les Compagnies, que l'application du tarif *à la valeur* et l'application du tarif au *détail*.

Ce sont précisément ces deux tarifs exceptionnels dont les entrepreneurs anciens contestent aux entrepreneurs nouveaux les avantages en ce sens qu'ils cherchent par tous les moyens à s'approprier la différence entre les tarifs généraux au poids qu'ils offrent de payer, et le tarif à la valeur ou au détail qu'ils continuent à faire payer au public, comme si elles continuaient à effectuer le transport sur une route ordinaire construite et entretenue par l'État, tandis que le transport est effectué par la Compagnie concessionnaire sur une voie spéciale qu'elle a construite, et qu'elle entretient à ses frais.

Qu'on se reporte à toutes les discussions de loi, à tous les rapports de Commission, à tous les exposés de motifs, à toutes les enquêtes administratives sur les produits probables de toutes les lignes concédées et à concéder? — Est-ce qu'on n'y trouve pas, comme dans le rapport de M. Dufaure sur le chemin de fer de Bordeaux, cité par l'honorable M. Duvergier, le produit des articles transportés par les Messageries ajouté au produit des marchandises transportées par le roulage, pour arriver à un produit moyen qui, le plus souvent, s'est trouvé, non pas inférieur, mais bien supérieur au produit moyen véritable?

Si les concessionnaires nouveaux maintenaient leurs prix au dessus des prix perçus par les entrepreneurs anciens sur les voies anciennes; assurément ils n'auraient pas à se plaindre en voyant ceux-ci conserver leurs bénéfices en conservant aussi leurs services.

Mais là où ces anciens services n'existent plus, là où le transport est effectué sur les voies nouvelles, par les entrepreneurs nouveaux et à des prix très-réduits, on ne comprend pas en vérité comment la moitié du prix qui leur est accordé par la loi (pour les indemniser, dit-elle, de leurs dépenses d'établissement et d'exploitation), pourrait leur être enlevée par les transporteurs anciens complétement étrangers au nouveau transport.

Souvent le législateur a divisé en deux parts à peu près égales la recette brute probable des chemins de fer, mais c'était pour faire la part des frais d'exploitation, pour déduire du produit brut le produit net à comparer avec l'intérêt et l'amortissement du capital; — ce n'était pas pour enlever le bénéfice du transport sur la voie de fer à celui qui en a toutes les charges et tous les risques; — ce n'était pas surtout pour attribuer ce bénéfice à ceux qui auraient pu faire ce transport, mais qui ne le faisaient pas par la voie de terre.

Voilà des raisons qui sont confirmées, qui ne peuvent pas être contredites par le texte de la loi, parce qu'elles sont prises dans son esprit, dans la force des choses, dans le simple bon sens.

Qu'y opposent donc les anciennes entreprises de messageries pour justifier leur droit au bénéfice, quand le service n'est plus fait par elles?

Les Messageries opposent la ruine de leur industrie de messagistes. — Mais il y a longtemps qu'elles ont dû prévoir que l'industrie des diligences disparaîtrait fortement où l'industrie des chemins de fer serait établie.

Les Messageries opposent leur droit à rémunération comme commissionnaires de transport. — Mais ce droit n'a jamais été contesté et la Compagnie d'Orléans qui fournissait la preuve qu'elle accepte et avance comme débours les droits de commission de toutes les autres entreprises de même genre, des Messageries impériales et générales elles-mêmes, lorsqu'elles font suivre ces droits de commission sur les articles de messageries qu'elles lui remettent.

Les Messageries opposent la violation du secret des expéditions. Mais le secret des expéditions n'est pas écrit dans la constitution des chemins de fer comme le secret des lettres et l'inviolabilité du domicile sont écrits dans la constitution politique. Loin de là, les tarifs par spécification supposent l'obligation pour le public de déclarer en vérité la nature des objets à transporter, le droit pour le transporteur de reconnaître la vérité de la déclaration.

D'ailleurs cette raison de l'inviolabilité des enveloppes, elle ne s'applique pas aux articles que les messageries remettent à découvert, et le nombre de ces articles est plus considérable que celui des articles qu'elles remettent groupés dans des sacs.

Quant aux articles groupés à couvert, vainement on essaie de persuader au public (voyageur, bourgeois ou commerçants), qu'il est intéressé dans cette question.

D'une part, lorsque la Compagnie demande aux Messageries l'ouverture de leurs fausses enveloppes, c'est-à-dire de leurs sacs, jamais elle ne leur demande l'ouverture des enveloppes véritables, c'est-à-dire des colis contenus dans ces sacs.

D'autre part, jamais le public n'a été entravé par la vérification de ses déclarations, attendu que le public n'est pas dans l'habitude, ne se prétend pas surtout en droit de payer moitié du tarif en faisant des déclarations fausses, sans que ces déclarations puissent être vérifiées.

Les Messageries opposent enfin l'économie pour le public à qui elles peuvent ainsi faire payer moins cher.

Ceci demandait explication.

Faire payer moins cher au public, et prendre sur soi la différence, ce serait de la philanthropie toute pure, et les messageries, en adoptant cette définition, ont déclaré n'en faire pas.

Faire payer moins cher au public, et prendre la différence sur le chemin de fer, c'est faire de la générosité aux dépens d'autrui, et si les messageries le trouvent bon, la Compagnie est en droit de le trouver mauvais.

Il est vrai que, sur tous les points où le chemin de fer a une station, les Messageries prennent 10 ou 15 0/0 de moins pour les articles de 3 à 15 kilos.

Mais voici les compensations, et il y en a de toutes sortes.

1° Sur ces mêmes points, elles font payer au public de 15 à 40 0/0 plus que le chemin de fer pour les articles au-dessous de 3 kilog. et au-dessus de 15 kilog.;

2° Sur les points éloignés où l'intervention de leurs services de terre peut trouver place, elles font payer au public tout ce que bon leur semble, le double, le triple, le quadruple et quelquefois plus de ce qu'elles laissent au chemin de fer pour un même parcours.

3° Sur tous les points sans exception, elles font payer au public un tarif égal à peu près à celui du chemin de fer pour tous les articles valeur, — et, comme à l'exception de l'urgent, ces articles n'ont pas de poids, elles s'approprient ou voudraient s'approprier la taxe entière, en les faisant porter gratuitement au chemin de fer.

Tout le procès, au surplus, peut s'expliquer dans un exemple:

Envoyez, par les messageries, cinq colis de 35 à 40 kil., de Paris à Angers, à Poitiers, à Vannes, à Clermont et à Aurillac.

Vous paierez approximativement, pour

Angers,	6
Poitiers,	5
Vannes,	11
Clermont,	8
Aurillac,	20
	50

Sur cette somme, le plus que les Messageries et le chemin de fer, puisse leur demander pour 1,700 kil. de parcours, c'est la moitié de cette somme. Il leur restera donc l'autre moitié pour 350 kil. de voie de terre.

Et quand elles font ainsi, le public peut bien se plaindre de leurs exigences, mais le chemin de fer n'est en droit de leur adresser pour son compte aucun reproche.

Ce dont le chemin de fer se plaint, ce qui fait l'objet du procès, c'est que les Messageries veulent joindre à ces cinq articles messagerie, cinq articles sans poids (valeur 6,000 francs par exemple), pour ces cinq destinations, en faisant faire payer au public le double de ce prix, c'est-à-dire 100 fr. par exemple; en payant au chemin de fer non la moitié des 100 fr., non la moitié des 50 fr., mais une somme quelconque de beaucoup inférieure aux 25 fr. que la loi de concession et le tarif légal lui attribue pour le transport des cinq premiers articles seulement.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 janvier 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

M. TRÉLAT achève la lecture du compte-rendu de la discussion qui a eu lieu à la Société des Ingénieurs civils anglais, sur le *drainage* des villes.

Il cite qu'on y a rapporté que 60,000 pieds (18,282 mètres) d'égouts en tuyaux de 20 pouces ($0^m,507$) de diamètre ont été établis dans la ville d'Itchen, et qu'ils fonctionnent avec plein succès depuis quatre mois. Les tuyaux ont été placés à 8 pieds ($2^m,43$) de profondeur et l'égout principal, qui a 5,000 pieds ($1,523^m,50$) de long, et 20 pouces ($0^m,507$) seulement de diamètre, vient déboucher sous le lit de la rivière par une pente de $1/800^e$. Le but de ce système était l'assainissement d'une surface de 1,100 acres (334 hect.) dans la ville ou les faubourgs, et de 1,000 habitations, parmi lesquelles on n'en compte encore que 200 qui soient desservies. On a reconnu que quelques tuyaux en communication avec des pompes s'étaient brisés parce qu'ils étaient placés dans de mauvais sols; mais on a remédié à cet inconvénient en les replaçant dans des gaines en bois.

Il faut toujours dans la pratique tenir compte des conditions locales pour l'emploi des tuyaux. Sur un lit rocailleux et inégal, les ruptures sont inévitables, et si les tuyaux ont de grandes dimensions, ils sont sujets à se fendre longitudinalement ou à se fracturer dans le sens transversal, et cela résulte soit de l'imperfection presque inévitable du moulage ou de la cuisson, soit de l'inégalité d'épaulement aux joints. Si M. Roe avait établi le drainage d'Itchen, il aurait donné 5 pieds ($1^m,52$) de diamètre au lieu de 20 pouces ($0^m,507$) au débouché.

On a employé, à Manchester, avec succès, depuis huit ans, une grande quantité de tuyaux ovales de 25 pouces ($0^m,63$) sur 18 ($0^m,455$); mais il faut observer que l'épaisseur de ces conduites était de 2 pouces 1/2 ($0^m,063$) à 3 pouces ($0^m,076$), et qu'ils étaient placés avec

un soin extrême dans un sol solide. La dimension maxima à laquelle ces tuyaux l'emportent encore sur les drains en briques est 36 pouces (0m,91) sur 24 pouces (0m,61). On doit adopter, pour les plus petites rues, les dimensions de 12 pouces (0m,304) sur 9 pouces (0m,23), et 6 pouces (0m,152) sur 4 pouces (0m,10), seulement pour les drains des eaux ménagères. La surface desservie par un tuyau d'égout ne doit pas dépasser 50 acres (15h,20).

Dans la ville de Croydon, les ruptures ont rendu nécessaire d'excaver d'abord sous le lit, de mettre ensuite une couche de glaise, sur laquelle s'appuie le tuyau, et de couvrir le tout par un briquetage voûté de 4 pouces 1/2 (0m,114) d'épaisseur. Ces ruptures provenaient, jusqu'à un certain point, des poses alternées, en tranchées et en galeries; la terre se trouvait alors inégalement tassée sur les tuyaux qui cassaient. Dans quelques cas, les tuyaux se sont ramollis sous l'influence de l'eau, et se sont affaissés sous la pression supérieure, ce qui occasionnait des interruptions dans les courants, et nécessitait d'ouvrir le sol pour retirer ces tuyaux.

On admet que pour les drains ou tuyaux placés à 15 pieds (4m,56) de profondeur, les limites extrêmes que la pratique autorise dans les diamètres sont 12 ou 15 pouces (0m,304 à 0m,38). Au delà de ces dimensions les égouts en briques sont préférables, surtout si l'on peut faire usage des briques creuses. Un égout de briques de 3 pieds (0m,91) de diamètre ne doit pas coûter plus qu'un tuyau de 20 pouces (0m,507). Si l'on a employé ce dernier système à Itchen, c'est qu'il convenait mieux aux conditions locales.

A Liverpool, l'ingénieur de la localité, qui a une grande expérience, a, depuis 1847, construit une longueur d'égouts de 17 milles (27,358 mètres). On y compte 29,360 yards (26,835 mètres) de conduites de briques variant de 6 pieds (1m,82) sur 4 pieds (1m,22) à 2 pieds 9 pouces (0m,835) sur 1 pied 6 pouces (0m,45). Les tuyaux n'ont qu'un développement de 587 yards (534m,17) et leur diamètre est compris entre 15 pouces (0m,38) et 12 pouces (0m,304).

Il résulte du rapport de M. Roe et de ses expériences: 1° que les prix de nettoyage que nécessitent les petits tuyaux dépassent l'excédant de la dépense occasionnée par la construction d'égouts de dimensions convenables; 2° qu'il n'y a pas de limites à la quantité d'eau employée, dans le nettoyage des petits tuyaux, quand ils s'encombrent; 3° mais que, dans les grands égouts, les chasses et d'autres moyens peuvent produire les meilleurs effets sans inconvénients pour la surface.

L'examen des tables pratiques de M. Roe et des formules de M. Hawksley a fait voir qu'il y avait une parfaite concordance entre leurs résultats, et que, dans le cas où les premières conduisent à adopter des conduites de 48 pouces (1m,21) de diamètre, les secondes donnent 49 pouces (1m,24); et, dans d'autres cas, l'approximation s'obtient assez grande pour que les résultats atteints ne diffèrent que comme 120 et 124. Dans ces divers exemples, les formules donnent les plus grandes sections.

On a soutenu qu'une ville dans laquelle on n'établirait qu'un écoulement des eaux ménagères et autres à l'aide de tuyaux de terre cuite, serait dans de très-mauvaises conditions, non-seulement pour le cas des orages, mais encore aux époques de pluies continuelles. Une pareille solution paraît ne pouvoir convenir aux lumières et à l'habileté des hommes qui s'occupent aujourd'hui de ces questions.

On a produit l'exemple de la rupture des tuyaux à Edinbro, où, après un essai d'un an, on avait abandonné ce système et décidé qu'il serait remplacé par des égouts en briques. Le changement fut principalement motivé par les fréquents engorgements et les conséquences fâcheuses qui en résultaient pour le public, comme le défoncement des rues.

On relate de nombreuses expériences sur la résistance transversale des tuyaux en poterie: un tuyau de 2 pieds de long (0m,608) et de 18 pouces (0m,455) de diamètre, reposant aux deux bouts sur des supports courbes, supporte 53 cwt. (2,691 kilogr.); — à 9 pouces (0m,23) seulement de diamètre, la résistance s'élève à 64 cwt. (3,249 kilogr.).

On a constaté qu'il n'y avait aucune difficulté pratique à faire parfaitement cuire les tuyaux jusqu'à 18 pouces (0m,455) de diamètre. Les ruptures proviennent généralement des vices de la fabrication, de la mauvaise nature des matières premières et de l'inégalité de l'épaisseur.

On cite un cas particulier qui s'est présenté à *Kilburn*, où les tuyaux ont 15 pouces (0m,38) de diamètre. On a découvert qu'un grand nombre d'entre eux s'étaient remplis d'argile, qui s'était introduite par un petit trou existant dans l'un d'eux; la rupture s'était alors produite par suite de l'inégalité des tassements de la terre autour de la conduite.

UN MEMBRE fait observer qu'il semble résulter de cette discussion, que les *drains* ou tuyaux de petite dimension, n'ont point obtenu de succès; que les ingénieurs sont favorables aux égouts en maçonnerie.

UN AUTRE MEMBRE dit que le *Conseil de salubrité* a peut-être été trop absolu, trop systématique, en préconisant l'usage des tuyaux en poterie pour tous les lieux et toutes les circonstances. Les ingénieurs anglais se sont émus d'une tendance qui n'allait à rien moins qu'à soustraire à leurs attributions l'importante question du drainage des villes, et ils l'ont combattue par des objections sérieuses. Le drainage au moyen de tuyaux réussit dans certaines conditions de sol et de populations; une population encore peu dense peut commencer par ce système, sauf à faire intervenir plus tard les grands égouts maçonnés.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'il est anormal d'appliquer aux égouts, c'est-à-dire à des conduites destinées à charrier des détritus de toute nature, et à se prêter à des écoulements abondants et irréguliers, le système imaginé pour le drainage proprement dit.

UN AUTRE MEMBRE fait observer qu'en Angleterre le mot *drainage* comporte une acception plus large qu'on ne le suppose en France; il s'applique à la réunion des travaux destinés à fournir aussi bien qu'à recueillir les eaux, et notamment l'ensemble des tuyaux en briques, partie à joints libres, partie à joints pleins, qui sont chargés de recueillir les eaux filtrées dans les bassins filtrants de Londres, ainsi qu'à d'autres systèmes de conduites maçonnées, destinées à servir de passage à des masses d'eau plus ou moins considérables.

M. TRÉLAT dit que nulle part, dans les documents anglais qu'il a parcourus, il n'a vu le mot *drain* appliqué aux égouts proprement dits; toujours l'usage de ce mot y est borné à des tuyaux chargés d'amener les eaux à ces égouts, et en même temps d'absorber les eaux qui s'infiltrent dans le sol.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'il serait irrationnel de faire servir des tuyaux de drainage proprement dits, c'est-à-dire *ouverts*, à évacuer les eaux, puisque sous l'action des pressions intérieures, ces tuyaux peuvent donner lieu, du dedans au dehors, à des infiltrations d'autant plus dangereuses, que les eaux évacuées renferment des matières infectantes de toute nature.

UN AUTRE MEMBRE répond que ces tuyaux n'ont de joints ouverts que dans la demi-circonférence supérieure, le reste étant étanche.

UN AUTRE MEMBRE rappelle que c'est suivant ce dernier système que sont construits les égouts de Londres, dans les parties de la ville non exposées à la marée; ce système est très-favorable à l'assainissement du sol. Sans doute les retours d'eau présenteraient de graves inconvénients; mais ces inconvénients ne se font pas sentir à Londres où la pente est généralement suffisante. Il y a vingt-cinq ou trente ans que l'égout de ceinture de Paris n'était encore muraillé que dans la partie inférieure; si depuis on l'a maçonné tout entier, c'est que les eaux s'y sont élevées à un niveau de 1 mètre à 1 mètre 50, et que la pente étant insuffisante, il en résultait l'infection des eaux de puits.

UN AUTRE MEMBRE désirerait que l'on touchât la grande question qui a soulevé tant de discussions en Angleterre; celle de savoir si on continuerait à faire de la Tamise le grand réceptacle des immondices de Londres ou si l'on mettrait les drains en communication avec des bassins situés à certaine distance de la capitale.

UN AUTRE MEMBRE fait observer que la seconde solution a été en quelque sorte abandonnée, en raison de la dépense considérable qui en serait résultée.

A Londres, cette question n'est pas d'une solution urgente. La destruction du barrage du *pont de Londres* a, il est vrai, permis à la marée d'étendre son action un peu plus haut qu'il y a vingt-cinq ou trente ans; mais en somme la Tamise n'est pas aujourd'hui sensiblement plus infectée qu'à cette époque.

Paris est, à cet égard, dans des conditions moins heureuses; dépourvue de marée, la Seine serait empoisonnée par les égouts si on employait ces derniers au charroi des matières fécales. Il faudrait donc se débarrasser de ces produits soit en utilisant la pente naturelle du terrain, soit au moyen de pompes. Ce dernier moyen a été préconisé par un assez grand nombre d'ingénieurs, en raison du peu de pente dont on dispose dans la vallée au fond de laquelle Paris est situé.

UN AUTRE MEMBRE désirerait que l'on entretînt la Société des beaux travaux qu'a exécutés M. Mary à l'occasion du dépotoir de Bondy.

Il serait bon également d'agiter la question du détournement des matières diverses que débitent les égouts au moyen des machines élévatoires, dont, suivant l'estimation de plusieurs ingénieurs, la dépense peut être facilement couverte par la revente des matières détournées.

UN AUTRE MEMBRE demande s'il n'existe point déjà, sur la rive gauche de la Seine, un large canal latéral où viennent affluer les égouts de cette portion de Paris.

UN AUTRE MEMBRE fait observer qu'en faisant déboucher de semblables canaux dans la Seine, en aval de Paris, on ne ferait, en définitive, que déplacer le point où commencerait l'infection, mais on n'éviterait pas cet énorme inconvénient.

M. POIRÉE, ingénieur des ponts et chaussées, dit qu'il existe aujourd'hui deux vastes égouts latéraux dans Paris, l'un sur la rive gauche, l'autre sur la rive droite, qui viennent déboucher au-dessous de Chaillot. Il serait impossible, d'ailleurs, d'en déverser les produits dans des bassins, car la pente dont on dispose est à peine suffisante pour leur permettre de dégor-

ger dans la rivière en aval de la ville.

UN MEMBRE dit que les beaux travaux du dépotoir établi par M. Mary, à Bondy, ont constaté que la translation à grande distance était facile à réaliser.

On a donc proposé d'imiter, sur une petite échelle, dans les villes, ce qui se fait à Bondy, et d'aspirer par machines les matières déposées dans les maisons.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'il serait utile d'aborder, à propos de la question de drainage, les diverses solutions que l'on a données, à Paris, à la difficulté des vidanges.

M. LE PRÉSIDENT pense qu'en présence des commandes considérables de voitures et de wagons qui sont faites ou qui vont se faire pour les chemins de fer, tant anciens que nouveaux, il peut y avoir intérêt à discuter à la Société des ingénieurs civils les améliorations introduites et à introduire dans la construction des voitures et des wagons. Un programme d'ensemble a été préparé avec cadre général, ainsi qu'un programme spécial relatif aux roues, essieux et bandages formant le 1er chapitre du programme général; ce chapitre sera discuté dans la prochaine séance.

M. H. MATHIEU donne lecture de ce programme :

Programme général des questions relatives à la construction du matériel roulant sur les chemins de fer.

CHAPITRE 1er.

Voitures.

§ I. *Train.*

Roues montées sur essieux.—Boites à graisse et ressorts de suspension. Plaques de garde. — Châssis proprement dit. — Tampons de choc, ressorts de choc et de traction, tendeurs, chaînes de sûreté. – Accessoires des châssis, marchepieds, porte-lanternes. — Conservation des bois.

§ II. *De la stabilité des voitures.*

CHAPITRE II.

Caisses.

§ I. *Voitures de trains de voyageurs.*

Disposition des caisses de voitures. — Construction des caisses de voitures à voyageurs. — Voitures de 1re, 2e et 3e classe; voitures mixtes.

§ II. *Voitures du service des trains de voyageurs.*

Fourgons à bagages et dispositions des freins. — Trucks à chaises de poste. — Trucks à messageries. — Wagons écuries. — Wagons à lait, — Wagons à dépêches.

CHAPITRE III.

Wagons à marchandises.

§ I. *Chargements des wagons.*

§ II. *Train.*

Roues montées sur essieu. — Boites à graisse et ressorts de suspension Plaques de garde. — Châssis proprement dit. — Tampons de choc, ressorts de choc et de traction, tendeurs, chaînes de sûreté. — Accessoires des châssis, marchepieds, porte-lanternes.

CHAPITRE IV.

Caisses.

Considérations générales sur la construction des caisses.—Wagons plats, plates-formes, maringottes à côtés tombants, à bois, à pierre, à sable. — Wagons couverts, marchandises, bestiaux, houille, coke, bergerie. —Wagons-tombereaux, à houille, à coke.

N. B. Tout ce qui sera dit dans cette discussion ne se rapportera qu'à la voie de 1m,45, et au matériel généralement employé sur cette voie.

(*La suite au numéro prochain.*)

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. E., à Lyon. — Probable, mais rien de positif.

M. C. de B., à Paris. — Les prolongements en Allemagne peuvent être fort utiles, sans contredit, à la Compagnie française, mais il ne peut être question de les faire exécuter par elle; ce n'est donc pas de ces prolongements à l'étranger qu'il s'agit, mais d'embranchements et de ramifications sur le sol de la France. Nous ne possédons aucun renseignement digne d'intérêt sur ce qui peut se faire ou s'essayer de l'autre côté du Rhin. — Le navire calorique n'a pas encore terminé ses expériences en Amérique et ne viendra probablement pas en Europe avant plusieurs mois.

M. V., à Bologne. — N° 1, pris note. — N° 2, les éléments nous manquent pour faire ce calcul; l'exploitation est encore incomplète et ne se développera sérieusement qu'après l'achèvement du chemin sur le territoire français. — N° 3, la question est soumise au ministre de qui dépend la solution; on ignore si elle sera prochaine. — N° 4, très-peu de chose. — N° 5, depuis la date de votre lettre il y a eu hausse; mais c'est encore bon à prendre à 530 et 600 fr.

M. A.-B. C., à Paris. — Dans la première hypothèse, 1, 3, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9; dans la seconde, 5, 6, 7, 2, 3, 1, 8, 9.

M. A. B., à Lyon.—Chaque Compagnie reçoit en dépôt ses actions.

M. S. C., à Lille.— Nous essalerons. L'intérêt payable en avril.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, oui. — N° 3, non. — N° 4, 650.

M. C., à Hedé. — N° 1, non. — N° 2, non, puisqu'on ne livrera les nouveaux titres qu'après le 15. — N° 3, nous le croyons. – N° 4, au commencement de mars. — N° 5, 125 ou 130.— N° 6, la moitié probablement. — N° 7, oui. — N° 8, non.— N° 9, oui.

M. E. J., à Strasbourg. — N° 1, les messageries. — N° 2, 3, 4, rien n'est encore décidé. — N° 5, bonne.

M. N., nég. à Senlis. — N° 1, nous ne le pensons pas. — N° 2, vendez dans cet ordre : 6, 4, 2, 5, 3.

Mme de M., à Lille. — N° 1, on s'occupe d'une fusion de tous ces chemins. — N° 2, attendez, votre prix sera dépassé sur les Midi et les Gray; vendez à votre prix les autres valeurs. — N° 3, 75 à 80 dans quelques années. – N° 4, le cours pourra s'élever à 1,200 fr. avant la fin de l'année.

M. R. C. T., à Rouen. — N° 1, très-probablement élevé, mais impossible à fixer.— N° 2, les intérêts par semestre, le dividende à la fin de l'année. — Nos 3 et 4, inconnu. — N° 5, conservez votre position, si vous n'avez pas besoin de réaliser. — N° 6, la fusion est décidée par les Compagnies, reste à obtenir l'approbation du gouvernement. — N° 7, inconnu. — N° 8, non.

M. H., à Lunéville.— N° 1, vous avez dû toucher 2 fr. en faisant le second versement. — N° 2, il y a eu 75 fr. appelés et versés. — N° 3, 4 0/0.— N° 4, les 6 fr. 72 c. sont distribués sous forme de lots. – N° 5, nous l'examinerons et vous dirons le bien trouvé.

M. de la T., à Angers. — N° 1, c'était une erreur. Le chiffre est 60,000. — N° 2, mauvais.

M. F. C., à Nyon. — Renommé pour six mois,

M. J. D., à Raismes. — N° 1, Lyon. — N° 2, Strasbourg et Nord.

M. L. V., à Troyes. — N° 1, c'est probable.— N° 2, également. — N° 6, de l'avenir, pas prochainement. — N° 7, vendez au prix d'achat.

M. O., à Bordeaux. — N° 1, la Compagnie donne de nouveaux titres. — N° 2, vendez. — N° 3, 368 75. — N° 4, vendre — N° 5, l'amortissement s'applique à toutes les actions.

M. D R. F., à Clermont-Ferrand. — N° 1, non — N° 2, mauvais.

MM. B. et M., à Dôle. — La carte n'a pas encore paru.

M. C. B., à Tours. — N° 1, soixante jours, mais on peut renouveler. — N° 2, non. — N° 3, il n'y a pas de délai de rigueur. — N° 4, aussi longtemps qu'on veut.

M. V. A., à R. — N° 1, après l'assemblée générale, en juillet. — N° 2, environ 14 fr.

J. MIRÈS

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 12 au 18 février 1853.

61,223 voyageurs	221,421	90
Bagages, marchandises, etc.	332,415	08
Total	553,836	98

Semaine correspondante de 1852.

57,512 voyageurs	192,540	05
Bagages, march., etc.	260 009	97
Produit total	452,550	02

Recette totale du 1er janvier au 18 février.

1853	3,952 514	34
1852	3,125,420	88

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 13 au 19 février 1853.

11,657 voyageurs	62,213 fr.	05 c.
Bagages, marchandises, etc	102 841	10
Total de la semaine	165 054	15
Total de l'exercice courant	1,183,550	35
Semaine correspondante de 1852	159,151	15
Exercice correspondant de 1852	1,068,458 fr.	55 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 13 au 19 février 1853.

7,141 voyageurs	20,963 fr.	90 c.
Bagages, Marchandises, etc	42,819	20
Total de la semaine	63,783	10
Total de l'exercice courant	1,866 505	05
Semaine correspondante de 1852	66,389	85
Total de l'exercice correspondant	1,590,669 fr.	50 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 13 au 19 février 1853.

(Grande vitesse.) 24,515 voyageurs.	150,949	90
(Petite vitesse.) bag., marchand.	160,227	20
Total de la semaine	311,177 fr.	10 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	1,956,720	38
Total	2,267,897	48
Semaine correspondante de 1852	288 615	05
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	1,622,166	40
Total de l'exercice correspondant	1,910,781	45

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 13 au 19 février 1853.

Voyageurs	160,989	70
Bagages, marchandises etc.	333,752	64
Total	494,742	34
SECT. D'ANG. — Voyageurs	18,314	70
— Bagages, march., etc.	13,589	25
Totaux	526,646	29
Semaine correspondante de 1852	470,225	06
Différence en faveur de 1853	56,421	23
Recettes du 1er janv. au 19 fév. 1853.	3,536 847	42
Do de la section d'Angoulême	246,346	85
Total	3,783,194	27
Recette correspondante de 1852	3,061,979	40
Différence en faveur de 1853	721,214	87

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

Cette Compagnie ne nous a pas envoyé ses deux derniers bulletins de recettes.

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(5e semaine.)

Du 24 au 30 janvier 1853.

9 057 Voyageurs	18,042	50
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	23 984	70
Total	42,027	20
Semaine correspondante de 1852	36,382	38
Recette totale du 1er au 30 janv.	194,423	09
D° 1852	146 480	51
Différence en faveur de 1853	47,942	58

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 14 au 20 février 1853.

Ouest.— 8,287 voyageurs, gr. vitesse.	31,744	90
Petite vitesse	22,405	80
Total	54,150	70
Rive gauche.— 9,220 voyag.	8,257	20
Total	62,407	90
Rive droite. — 18,222 voyag.	16,598	10
Total	79,006	»
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	47,635	85
Rive gauche	9,484	»
Total	57,119	85
Rive droite	18,138	75
Total	75,258	60

Recette tot. du 1er janvier au 20 février 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	496,192 f.	24 c.
Id. 1852	407,204	10

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom. ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 février 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	30,381	40
Bagages et marchandises	49,142	85
Total de la semaine	79 524	25
Semaine correspondante de 1852	62,997	05
Augmentation	16,527	20
Recettes du 1er au 11 février 1853	474,862	81
— — 1852	357,831	75
Augmentation	117,031	06

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	22,913	50
Bagages et marchandises	40 361	25
Total de la semaine	63,274	75
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	142,798	»
Total des Recettes du 1er au 4 février 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	858,030	65

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 12 au 18 février 1853.

2,701 voyageurs	9,017 fr.	05
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	12,900	10
Total de la semaine	21,917	15
Semaine correspondante de 1852	23 571	45
Différence en faveur de 1852	1,654 fr.	30 c.
Recette du 1er janv. au 18 fév. 1853	142,733	40
Recette correspondante de 1852	153,350	10
Différence en faveur de 1852	10,616 fr.	70 c.

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 janvier 1853.

Grande vitesse.— 808 voyageurs	2,395	50
Petite vitesse	11,877	58
Total	14,273	08
Semaine correspondante de 1852	16,644	34
Diminution pour 1853	2,371	26

Chemin de fer de Naples

A NOCERA A CASTELLAMARE.

Produits du mois de decembre.

85,485 voyageurs	67,087 fr.	15
Marchandises et bagages	10,981	83
Total	78 068	98
Mois correspondant de 1851	82 138	10

Le dividende pour le 2e semestre a été de 24 f. 60 c.; celui du 1er semestre 15 f. 40 c., soit 40 f. pour l'année 1852.

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANÇON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un cinquième appel de 50 francs par action pour l'époque du 5 mars 1853.

Les actions définitives au porteur leur seront délivrées au moment de ce versement, en échange des titres provisoires nominatifs.

L'intérêt à 5 0/0 par an sera exigé, à partir du 5 mars, conformément à l'article 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 5 au 20 mars 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66 ;

A Besançon, dans les bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, 72 ;

A Londres, chez MM. Charles Devaux et Ce.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont en outre prévenus, qu'en vertu de l'article 11 des statuts, ils auront la faculté de déposer, à partir du 5 mars, leurs titres au porteur dans la caisse sociale, en échange de certificats de dépôt nominatifs qui leur seront remis par la Compagnie.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues les mercredis et samedis, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66, à Paris.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER

DE TOURNAY A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT.

MM. les actionnaires sont convoqués à l'assemblée générale qui aura lieu au local de la Société, rue de Bodenbrock, n° 4, à Bruxelles, le 17 mars prochain, à onze heures du matin, pour entendre le rapport du comité de direction et arrêter les comptes et le bilan du semestre échu le 31 décembre dernier.

Les comptes de la Société seront déposés audit bureau quinze jours avant cette réunion et soumis à leur inspection, conformément à l'article 41 des statuts.

Pour être admis à prendre part à cette assemblée, tout porteur d'actions ou de procuration est tenu de les déposer, contre reçu, au moins dix jours d'avance au bureau de la Société, à Bruxelles ou à Londres, Upper-Thomas street, 67 A, entre les mains de M. Woods, délégué à cet effet, le tout d'après l'article 33 des statuts.

Bruxelles, février 1853.

Le Directeur,

A. B. BRUNEAU.

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN.

MM. les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prévue par ses statuts, aura lieu le 4er mars prochain, à 10 heures du matin, au siége social à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions ou de vingt coupons de fondation, et en effectuer le dépôt au bureau de la compagnie dix jours avant la réunion.

CHEMIN DE FER DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMARE.

L'assemblée générale *spéciale* des actionnaires de la Société n'ayant pu se constituer le 29 janvier dernier, attendu l'insuffisance du nombre des actions représentées, il en est convoqué une nouvelle pour le 1er mars prochain, à midi, au siége social, à Paris, rue Saint Guillaume, n° 29.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du Havre en 1845 et en 1847, sont prévenus que le tirage de 25 obligations de l'emprunt 1845 et 12 obligations de l'emprunt 1847, remboursables le 1er mars prochain, aura lieu en séance publique, le 25 février courant, à une heure, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 11.

Par ordre du Conseil :

Le chef de l'Exploitation,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les propriétaires, 1° d'actions au porteur, 2° de titres définitifs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 également au porteur, émis par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée et garantis par l'Etat, que le dépôt desdites actions et obligations sera reçu dans la caisse sociale, rue Taitbout, 48, contre délivrance d'un récépissé nominatif et moyennant un droit de 10 centimes pour chaque titre déposé.

Des mesures ont été prises pour que les dépôts des mêmes titres soient reçus par les bureaux de la Compagnie établis à Lyon et à Marseille. Les dépôts dans ces bureaux ne donneront lieu à d'autres frais qu'au droit de 10 c. indiqué ci-dessus; mais l'envoi des titres de Lyon et de Marseille à Paris et leur retour, se feront aux risques des déposants.

Les paiements d'intérêts et les versements sur les actions et sur les obligations de la Compagnie pourront indifféremment s'opérer à Paris, Lyon ou Marseille, sans frais et au choix des porteurs de titres.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont eu cette semaine un temps d'arrêt. La hausse avait été si rapide, en moins de quinze jours, sur les actions de chemins de fer, que l'on a songé à opérer quelques réalisations avant la liquidation de la fin du mois. La rente, dont la reprise n'avait pas eu à beaucoup près l'importance de la hausse des chemins de fer, s'est pourtant ressentie aussi de ce ralentissement des demandes. Mais l'opinion la plus générale des spéculateurs est que cette réaction de quelques jours était nécessaire pour rendre plus facile une liquidation dans les hauts cours. Car si l'on avait continué à monter jusqu'au dernier moment, il se serait trouvé à la fin du mois un trop plein considérable qui aurait déterminé une baisse violente pour la liquidation.

La rente 4 1/2 0/0 est toujours délaissée. On remarque, toutefois, que si ce fonds n'a pas monté dans la même proportion que le 3 0/0, il a aussi résisté plus facilement ces jours-ci à la faiblesse générale de toutes les valeurs.

La hausse ayant été plus considérable sur les chemins que sur la rente, la réaction a été également plus rapide; mais les cours ont commencé à se raffermir, et le mouvement de baisse est déjà presque entièrement effacé. Aussi le Nord n'a pas eu de cours plus élevé que 900, et il est déjà revenu à 890. Lyon, qui avait fait 937 50, est retombé de 902 50 à 920. Strasbourg, après avoir rétrogradé de 835 à 800, est revenu à 825. Avignon, qui avait fléchi de 770 à 745, a repris de nouveau à 760.

On a annoncé, pour la neuvième ou dixième fois cette semaine, que les arrangements relatifs à la fusion des lignes de l'Ouest et de la Normandie étaient terminés. Il en est résulté une reprise assez forte sur les diverses lignes qui sont comprises dans ce traité de fusion. Les actions du Havre, qui étaient tombées tout à coup il y a deux jours à 465, ont repris à 495, et on les tenait même à 500. Rouen a remonté à 1,030; Cherbourg, à 620; Dieppe, à 345; et l'Ouest, à 737 50. Ces cours représentent à peine le prix auquel chacune des Compagnies paraît devoir être admise dans la fusion.

Les actions du Midi ont donné lieu cette semaine à des affaires fort suivies; elles ont été continuellement recherchées, et elles sont revenues facilement à 600.

Les actions de Saint-Germain restent provisoirement en dehors de la fusion des lignes de Normandie. Cependant on ne doute pas que la Compagnie fusionnée ne finisse par racheter la ligne de Saint-Germain; et les avantages que présente ce chemin et l'embarcadère dont il dispose, sont si considérables, que les actions, qui avaient rétrogradé un moment à 1,590, se sont déjà relevées à 1,660. On pense que la division des titres, qui sera probablement adoptée à la prochaine assemblée, donnera une nouvelle élasticité à cette valeur.

La hausse de toutes les valeurs et la part que la Société générale mobilière a prise dans ce mouvement, ont donné une grande activité aux transactions sur les actions mobilières, qui ont monté cette semaine de 810 à 890. Le Crédit foncier a maintenu ses cours, mais il n'a pas suivi le même mouvement que le Crédit mobilier.

Voici qu'elles ont été les variations des diverses valeurs depuis la bourse du 17 jusqu'à celle du 24 février.

La rente 3 0/0 a fléchi de 80 75 à 80 35, elle a repris à 80 85 au comptant et à 80 80 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 105 95 à 105 80, elle est restée à 106 10.

La Banque a fléchi de 2,805 à 2,800.

Les actions du Crédit foncier ont monté de 865 à 900, elles ont fermé à 885.

Les obligations foncières ont fléchi de 1,122 50 à 1,100, elles ont fermés à 1,115.

Le Crédit mobilier a monté de 810 à 835, il a fermé à 89.

Le Nord a fléchi de 890 à 875, il est resté à 890.

Strasbourg a fléchi de 822 50 à 800, il a fermé à 822 50.

Lyon a fléchi de 930 à 902 50, il est resté à 920.

Orléans a fléchi de 1,037 50 à 1,035, il est resté à 1,050.

Rouen a fléchi de 1,007 50 à 1,000, il a repris et il est resté à 1,030.

Le Havre a fléchi de 490 à 465, il est resté à 490.

Bâle a fléchi de 362 50 à 355 et il est resté à 355.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 765 à 747 50 il a fermé à 755.

L'Ouest a fléchi de 730 à 710, il est resté à 735.

Cherbourg a fléchi de 620 à 600, il est resté à 620.

Le Midi a fléchi de 600 à 590, il est resté à 600.

Dijon a monté de 532 50 à 545; Gray de 520 à 537 50.

Montereau a monté de 260 à 300, il est resté à 285.

Dieppe a fléchi de 350 à 335, il a fermé à 355.

Saint-Germain a fléchi de 1,610 à 1,590, il est resté à 1,615 au comptant et à 1,660 à terme.

Versailles a été coté à 335, coupon détaché.

Samedi. — Le début de la bourse était très-ferme, toutes les valeurs étaient cotées en hausse. Mais à partir de 2 heures 1/2, des ventes considérables ont eu lieu à la nouvelle de l'attentat commis contre la vie de l'empereur d'Autriche. Le 3 0/0 a fait 80 90 et a fermé à 80 65 au comptant; il a varié à terme de 81 à 80 65. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 106 10 à 106 au comptant, et de 106 25 à 106 à terme. Les actions de la Banque ont fait 2,805. Les actions du Crédit foncier ont varié de 900 à 890; les Obligations foncières, de 1,125 50 à 1,117 50; les Actions mobilières, de 875 à 850; le Nord, de 897 10 à 887 50; Strasbourg, de 830 à 817 50; Lyon, de 930 à 920; Orléans, de 1,057 50 à 1,052 50; Rouen, de 1,005 à 1,007 50; Bâle, de 363 à 360; Avignon, de 765 à 755; l'Ouest, de 735 à 732 50; le Midi, de 607 50 à 600; Saint-Germain a fait 2,625; Versailles, 340; Montereau, 277 50; Gray, 525; Dijon, 532 50; Cherbourg, 615; Dieppe, 350.

Lundi. — Les affaires étaient fort peu avancées, et les cours tendaient encore à la baisse, surtout au moment de la clôture. Les chemins de fer ont fermé presque aux cours de la cote précédente. La rente 3 0/0 a fait de nouveau 80 90 au comptant et elle est restée à 80 65, elle a variée à terme de 81 à 80 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 105 80 à 105 95 au comptant et de 106 05 à 105 90 à terme. La Banque s'est tenue à 2,805; le Crédit foncier de 900 à 892 50; les Obligations foncières, de 1,125 à 1,122; le Crédit mobilier de 890 à 875; les actions du Nord, de 897 50 à 887 50; Strasbourg, de 825 à 820; Lyon, de 927 50 à 920; Avignon, de 762 50 à 755; Orléans, de 1,055 à 1,050; Rouen, de 1,005 à 1,002 50. Le Havre était à 490; Bâle, de 365 à 360; l'Ouest, de 720 à 717 50; le Nord, de 697 50 à 611 25; Cherbourg, de 612 50 à 607 50; Gray, à 526 25; Dijon, de 540 à 555; Versailles, à 335, coupon détaché de 7 50; Montereau, de 200 à 290; Dieppe, à 337 50.

Mardi. — Les affaires sont toujours insignifiantes et les cours faibles avec une légère tendance à la baisse. Il y avait des offres assez nombreuses sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 80 55, et à terme de 10 c à 80 50; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant, à 105 85, et il est resté comme la veille à terme à 105 90. La Banque a monté de 5 fr. à 2,810. Le Crédit foncier a fléchi de 12 50 à 880. Les obligations foncières sont tombées à 1,100 et ont repris à 1,122 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 865; le Nord, de 5 à 882 50; Strasbourg, de 12 50 à 807 50; Lyon, de 10 à 910; Orléans, de 15 à 1,035. Rouen a monté de 2 50 à 1,005; Saint-Germain, de 10 à 1,625. Versailles s'est tenu à 335. Le Havre a fléchi de 25 à 465; Avignon, de 5 à 750; l'Ouest, de 2 50 à 715; Cherbourg, de 2 50 à 605; le midi, de 7 50 à 592 50; Dieppe, de 2 50 à 335. Gray a repris de 8 75 à 535.

Mercredi. — Les cours ont éprouvé très-peu de changements, mais les affaires étaient rares et difficiles; il y avait encore tendance à la baisse. Les chemins étaient moins offerts que les jours précédents. La rente 3 0/0 a fléchi de 05 à 80 50 au comptant, et de 10 c. à 80 40. Le 4 1/2 0/0 a monté de 05 au comptant à 105 90, et à terme à 105 95. La Banque a fléchi de 2 50 à 2,807 50; le Nord, de 2 50 à 880. Strasbourg a varié de 800 à 807 50; Lyon, de 900 à 905; Orléans, de 1,031 25 à 1,037 50; Rouen, de 1,000 à 1,005; le Havre, de 475 à 477 50; Bâle, de 355 à 352 50; Avignon, de 750 à 747 50; l'Ouest, de 720 à 725; Gray, de 532 50 à 537 50; Cherbourg, de 600 à 607 50; le Midi, de 590 à 595; Dieppe, de 335 à 337 50; Saint-Germain, de 1,625 à 1,600. Versailles a fait 335; Montereau, 285.

Jeudi. — La bourse était excellente, toutes les valeurs se sont raffermies et ont fermé en hausse. La rente 3 0/0 a repris de 35 à 80 85; le 4 1/2 0/0, de 15 à 106 10. La Banque a fléchi de 5 à 2,800. Le Crédit foncier a monté de 10 à 880 Les obligations foncières se sont tenues à 1,115. Le Crédit mobilier a monté de 30 à 890. Les actions du Nord ont monté de 875 à 888 75; Strasbourg, de 15 à 823 50; Lyon, de 15 à 920; Orléans, de 12 50 à 1,050; Rouen, de 25 à 1,030; le Havre, de 12 50 à 490; Bâle, de 2 50 à 355; Avignon, de 7 50 à 755; l'Ouest, de 10 à 735; Dijon, de 2 50 à 545. Gray s'est tenu à 537 50; Versailles, à 335; Montereau, à 285. Dieppe a monté de 7 50 à 345; Saint-Germain, de 15 à 1,615.

Vendredi. — La bourse était bien faible et la baisse a fait des progrès assez rapides à la clôture, la rente 3 0/0 a fléchi de 80 70 à 80 50 au comptant et de 80 85 à 80 10 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 106 30 à 106 au comptant et de 106 15 à 105 90 à terme. La Banque a fléchi à 2,798 75. Le Crédit mobilier a fait 905 et a rétrogradé à 887 50. Le Crédit foncier s'est tenu à 880. Les actions du Nord ont fléchi de 895 à 885; Strasbourg, de 820 à 810; Lyon, de 922 50 à 910; Orléans, de 1,050 à 1,042 50; Rouen, de 1,040 à 1,027 50; le Havre, de 492 50 à 490; Bâle de 357 50 à 356 25; Lorient a varié de 760 à 745; Saint-Germain à 1,660; Cherbourg à 615; Dieppe à 345; Gray à 540; Dijon à 550.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	NOMS des lignes
710	915*	99	100,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	93	97	40,000	500	tout	10 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	94	36,000	500	400	5 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp.
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juil. 1853	Caen et Cherbourg.
tout.	55	99	10,000	500	tout.	35 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain.
tout	47	99	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juil. 1852	Versailles (r. g.).
119	»	99	90,000	500	250	24 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux.
523	1562	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
527	600	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg.
141	185	99	61,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	175	99	33,000	500	350	5 p. 100 (1)	juil. 1852	Blesme à Gray.
332	515	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon.
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes.
»	90	99	33,200	500	200	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon.
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	4?8 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1584 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Dº (3) d'industrie
»	»	99	80,000	500	475	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	120,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant	»	Bordeaux à la Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne.
tout.	40	80	15,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare
tout.	30	90	6,400	500	tout.	32 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 19 au 25 février 1853.

NOMS des lignes	19 comp.	19 terme	21 comp.	21 terme	22 comp.	22 terme	23 comp.	23 terme	24 comp.	24 terme	25 comp.	25 terme
Nord	887 50	890 »	887 50	887 50	882 50	882 50	880 »	880 »	886 75	900 »	880 »	882 50
Paris à Rouen	1027 50	1010 »	1025 50	1015 »	1005 »	1007 50	1005 »	1015 »	1030 »	1030 »	1027 50	1025 »
Rouen au Havre	490 »	492 50	490 »	490 »	483	485 »	477 50	470 »	490 »	495 »	480 »	488 »
Dieppe et Fécamp	350 »	355 »	337 50	»	335 »	330 »	337 50	»	348 »	»	353 »	»
Caen et Cherbourg	618 »	610 »	607 50	606 75	605 »	602 50	607 50	605 »	620 »	612 50	615 »	610 »
St-Germain	1620 »	1615 »	»	1615 »	1625 »	1625 »	1600 »	1600 »	1615 »	1600 »	1631 »	1620 »
Versailles (r. g.)	340 »	»	335 »	»	335 »	»	335 »	»	»	»	337 50	»
Ouest	735 50	735 »	727 50	720 »	725 »	720 »	723 »	730 »	735 »	737 50	745 »	737 50
Paris à Sceaux	150 »	»	»	»	150 »	»	155 »	»	»	»	155 »	»
Cie d'Orléans	1052 50	1050 »	1050 »	1047 50	1035 »	1037 50	1037 50	1035 »	1030 »	1030 »	1040 »	1032 50
Paris à Strasbourg	817 50	820 »	820 »	815 »	807 50	815 »	807 50	810 »	812 50	822 50	810 »	818 50
Strasbourg à Bâle	360 »	360 »	363 »	357 50	355 »	355 »	352 50	353 »	355 »	355 »	356 25	357 50
Blesme à Gray	535 »	»	536 25	535 »	535 »	525 »	537 50	535 »	537 50	537 50	540 »	540 »
Paris à Lyon	930 »	922 50	920 »	917 50	910 »	915 »	905 »	908 75	920 »	924 »	911 25	918 50
Montereau à Troyes	287 50	»	290 »	282 50	283 »	290 »	283 »	»	288 »	»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	352 50	350 »	355 »	350 »	»	348 75	342 50	345 »	345 »	348 »	350 »	352 50
St-Étienne à Lyon	5000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dº (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	755 »	762 50	765 »	755 »	750 »	751 25	747 50	750 »	755 »	760 »	»	749 »
Chemins du Midi	600 »	600 »	601 25	600 »	595 50	595 »	595 »	595 »	600 »	600 »	605 »	605 »
Bordeaux à la Teste	210 »	»	210 »	»	210 »	»	210 »	»	212 50	»	230 »	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 60	80 65	80 65	80 60	80 55	80 50	80 50	80 40	80 85	80 80	80 35	80 10
Rentes 4 1/2 0/0	106 »	106 »	105 85	105 90	105 87	105 90	103 90	105 85	106 10	106 20	106 »	105 90
Banque de France	2605 »	»	2605 »	»	2610 »	»	2607 50	»	2600 »	»	2708 75	»
Crédit mobilier	850 »	850 »	875 »	865 »	865 »	860 »	870 »	885 »	890 »	892 50	887 50	880 »
Comptoir national	640 »	»	635 »	»	632 »	»	632 50	»	635 »	»	640 »	640 »
Banque foncière	890 »	900 »	892 50	885 »	880 »	880 »	870 »	875 »	880 »	885 »	880 »	880 »
Dº Obligations (Cert.)	1120 »	1120 »	1112 50	1120 »	1132 50	1120 »	1115 »	1115 »	1115 »	1113 75	1112 50	1112 50

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 19 au 25 février 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembours.	Intérêts [illegible]	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	19	21	22	23	24	25
1854.	150,000	75 ans	321	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord Boulogne	470 »	370 »	368 75	364 10	368 75	370 »
Dº	80,000	30 —	1,050	1,250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1155 »
1852.	60,000	99 —	535	625	12 50	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	530 »	530 »	518 75	530 »	530 »	545 »
1852.	102,183	99 —	»	500	7 00	»	janv. juill	Dº Nouvelles 3 0/0	355 »	355 »	350 »	350 »	350 »	»
Dº	3,300	99 —	1,000	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	1000 »	»
Dº	30,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	»	573 50	570 »	575 »	570 »	570 »
1845.	11,431	41 —	1,135	1,250	35	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	1100 »	»	1130 »	»
Dº	8,204	43 —	1,250	1,250	25	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	1000 »	»
1833.	4,403	30 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Ouest	1102 50	»	1100 »	1105 »	1105 »	1105 »
1842.	7,310	31 —	1,105	1,250	25	mai. nov.	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº	3,888	47 —	1,125	1,250	55	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	»	»	1140 »	»	»
1848.	10,833	51 —	750	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	»	1130 »	1130 »	1130 »	1130 »	1130 »
1852.	150,000	53 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelles 1852	387 50	367 50	367 50	367 50	387 50	367 50
1845.	5,887	70 —	1,000	1,250	20	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	920 »	»	»	»	920 »
1847.	4,980	33 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	»	»	»
1848.	10,000	78 —	1,000	1,250	50	Dº	mars. sept.	Rouen au Havre	»	»	1060 »	1060 »	1050 »	1050 »
1848	6,100	37 —	800	1,250	50	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	»	1010 »	»
1843.	3,773	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1853.	20,000	50 —	500	525	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »
1841.	1,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 18 au 24 février. (Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.)

NOMS DES LIGNES.	18	19	21	22	23	24
Nord	880 » à 881 »	875 » à 887 50	875 » à 887 50	875 » à 887 50	881 25 à 887 50	881 25 à 887 50
Paris à Strasbourg	820 25 à 827 50	818 75 à 813 50	817 50 à 830 »	818 75 à 812 50	812 50 à 810 »	813 00 à 818 70
Cie d'Orléans	1010 » à 1030 »	1000 » à 1030 »	1000 » à 1030 »	1000 » à 1030 »	1010 » à 1030 »	1010 » à 1030 »
Paris à Rouen	987 50 à 1012 50	987 50 à 1012 50	987 50 à 1012 50	987 50 à 1012 50	987 50 à 1012 50	987 50 à 1012 50
Rouen au Hâvre	485 » à 485 »	475 » à 500 »	475 » à 500 »	475 » à 500 »	462 50 à 487 50	462 50 à 487 50
Lyon	913 » à 925 »	925 » à 937 50	912 50 à 918 75	910 » à 925 »	910 » à 918 75	918 75 à 923 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	810 »	Montchanin ... charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	610 »	Mélusine ... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1170	Azincourt ... charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	180	Sécurité ... mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	150 »	Seyssel (français) ... Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde ... mar.	5000	1 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... canal.	1000	525	Dº (anglais) ... Asph.	400	»	— — 2e série	100	45 »	Chambre d'assur. ... mar.	5000	45 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1500 »	Bastennes ... Asph.	1000	400	— de Besançon	500	525 »	Vigie ... mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée ... canal.	5000	6500	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Océan ... mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne ... canal.	1000	1024	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4160 »	— de Versailles	500	625	Nationale ... Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1200	Maubeuge (Nord) ... Forg.	1/6 000	510	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale ... Inc.	5000	470 0/0 b.
Tenez ... (cuivre).	500	105	Alais ... Forg.	5000	1730	Messageries Nationales.	10000	40000	Union ... Inc.	5000	85 0/0 b.
Vieille-Montagne ... (zinc).	1000	4030 »	Blanc de zinc, act. N. libér.	500	525	— Caillard	1000	845	France ... Inc.	5000	35 0/0 b.
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	800	— act. libér.	500	535	Gondoles parisiennes	50	173 50	Phénix ... Inc.	4000	6400 »
Stolberg ... (zinc).	750	970	Valentin-Cocq ... Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2400	Providence ... Inc.	2500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	40	Soc. Cail et Cie ... Usine.	1000	1500	Omnibus (rive gauche).	250	160 »	Urbaine ... Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy ... charb.	1000	1050	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Favorites ... Omnibus.	500	180 »	Confiance ... Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Grand'Combe ... charb.	1000	1380	Télégraphe sous-marin	25	30 ex-d.	Hirondelles ... Omnibus.	1000	350	Soleil ... Inc.	6000	63 0/0 b.
Chazotte ... charb.	1/3520	401	Gaz anglais ... (Paris)	2500	8900	Orléanaises ... Omnibus.	1000	760	Nationale ... Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	340	— français ... (Dito)	600	1230 »	Tricycles ... Omnibus.	500	460	Générale ... Vie.	7500	53 0/0 b.
Pont-de-Loup (nouv.) ... charb.	1000	200	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén. Pet. V.	500	630 »	Union ... Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire ... charb.	1/6740	590 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4100 »	Desirées ... Pet. voit.	500	310 »	Glaces d'Oignies ... Belg.	1000	1885 »
Grand'Combe ... charb.			— de Belleville libéré	500	1110 »	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	835 »	Guadalquivir	100	101 25
Centre-du-Flénu ... charb.	1000	130	— — non lib.	500	1060 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	352 50	Docks	250	251
Long-pendu ... charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	651 »	Générale ... Ass. mar.	12500	24 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	825
Epinac ... charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	10 0/0 b.	Cohin (Prévost)	500	822 50
Haute-Loire ... charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1040	Union des ports ... mar.	5000	61/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	114 50

N° 617. 12e ANNÉE. — N° 10. SAMEDI 5 MARS 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

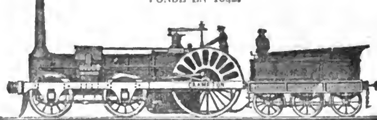
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Étranger.........	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loysel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Société générale de Crédit mobilier.

La création de la Société générale du Crédit mobilier a donné lieu à de vives récriminations. Des hommes considérables sous tous les rapports ont combattu ou blâmé, avec une conviction que nous ne mettons pas en doute, cette institution créée précisément pour diriger, développer et modérer en même temps le crédit industriel, à peu près complétement abandonné à lui-même jusqu'à ce jour. Les grandes maisons de banque ont en quelque sorte motivé et justifié la création de la Société du Crédit mobilier par leurs prétentions exclusives et par le patronage qu'elles ont quelquefois accordé à des entreprises douteuses ou médiocres. Ces maisons de banque auraient donc tort de persister dans leur opposition ou leurs bouderies contre une institution qui répond à une véritable nécessité, et nous espérons que leurs dispositions à l'égard de la Société du Crédit mobilier, seront non seulement modifiées avant peu, mais même complétement changées. Quant à nous, nous croyons seconder ce mouvement des esprits, en nous livrant à une étude sommaire et rapide des diverses institutions de crédit et des éléments de prospérité que présente en particulier la Société du Crédit mobilier, sans dissimuler cependant les éventualités qui pourraient, si on ne les prévenait pas, embarrasser et entraver peut-être la consolidation de cette institution nouvelle.

Les sociétés de crédit doivent être envisagées différemment, selon les objets auxquelles elles s'appliquent. Leur constitution, leur organisation, doivent varier selon leur but. La Société de crédit, formée par la constitution de la Banque de France, avait été instituée dans le double but de développer le commerce et le crédit public. Mais à l'origine de la Banque de France, l'industrie nationale était à sa naissance. Aussi les éléments relatifs à l'industrie furent-ils complétement négligés dans l'organisation de la Banque, qui, pendant longtemps, dut se renfermer dans une sphère d'activité presque exclusivement commerciale. Le concours qu'elle prêta à l'État fut même longtemps à peu près nul, et n'est devenu sérieux et considérable qu'après la révolution de février.

Successivement, la Banque de France a modifié ses statuts et admis à l'escompte d'autres valeurs que des valeurs de commerce; par exemple, les actions de jouissance et les obligations des canaux. Plus tard, et récemment, elle a aussi admis à l'escompte les actions et obligations de chemins de fer.

Mais il ne faut pas perdre de vue que, conformément au but primitif de sa fondation, les opérations de la Banque sur des valeurs autres que des valeurs commerciales ont été constamment limitées, tandis que le concours qu'elle a donné au commerce a été sans bornes, sauf aux époques de crise où des nécessités impérieuses l'obligeaient à restreindre ses crédits.

Quand on étudie l'histoire de la Banque de France depuis son origine, on est étonné de l'immensité des services rendus par cet établissement avec un capital relativement si peu considérable. C'est en effet avec un minime capital de 67 millions que la Banque a suffi à tous ses besoins pendant une si longue période et a traversé sans secousses tant de révolutions. A la solidité, à la puissance de l'œuvre, on reconnaît le génie qui lui a donné naissance.

Le gouvernement de la République a constitué l'unité de la Banque de France, en réunissant à l'établissement central toutes les banques locales. Cette réforme a augmenté et consolidé en même temps la puissance de la Banque.

La clause des statuts de la Banque qui ne permettait pas la négociation du papier à moins de trois signatures, provoqua naturellement la constitution de diverses Sociétés de crédit qui furent les intermédiaires entre le commerce et la Banque. Sans rappeler les divers établissements qui se fondèrent dans ce but à Lille, à Rouen, au Havre, à Orléans, et en général dans toutes les villes qui possédaient une banque, nous nous bornerons à mentionner, pour servir à l'étude que nous faisons, les Sociétés formées à Paris par MM. Jacques Laffitte, Ganneron et Baudon.

Ces Sociétés furent constituées, la première, d'abord au capital de 50 millions, réduit ensuite à 15 millions; la seconde, au capital de 10 millions; et la troisième, au capital de 15 millions.

Le sort de ces trois Sociétés, emportées par la tourmente de 1848, a cependant été bien différent.

La Société J. Laffitte, devenue plus tard la Société Gouin, a non-seulement perdu son capital social, représenté par des actions, mais les créanciers ont, en outre, perdu en moyenne 25 à 30 0/0.

La Société Ganneron paiera intégralement ses créanciers, mais le capital social est gravement compromis, et les actionnaires recevront peu de chose.

La Société Baudon, forcée de se liquider par le refus de concours que lui signifia la Banque de France, a non-seulement payé ses créanciers en capital et intérêts, mais elle a pu, en outre, distribuer environ 85 0/0 à ses actionnaires.

Et si sa liquidation se fût prolongée et que la Société eût conservé les valeurs qui formaient son actif, ses actionnaires auraient presque doublé leur capital.

Voici l'explication des résultats si divers de ces trois liquidations.

La caisse J. Laffitte, fondée à la fois pour faciliter les transactions commerciales et développer les affaires industrielles, eut le tort, dès son origine, de participer à la formation de sociétés en commandite qui n'offraient pas une sécurité entière.

Par suite, son actif se composa d'actions industrielles, sans véritable valeur. Elle fut, en outre, entraînée par sa propre participation, à soutenir ces mêmes affaires et à leur ouvrir des comptes courants qui augmentèrent son découvert. Il est notoire que si la caisse J. Laffitte s'était bornée à la négociation du papier de commerce, si elle était restée simple intermédiaire entre le commerce, d'une part, et la Banque et les grands capitalistes, d'autre part, elle eût non-seulement résisté à toutes ces crises, mais elle eût considérablement accru son capital. Ce ne sont pas les négociations commerciales proprement dites qui ont amené la ruine des actionnaires de la caisse Laffitte; ce sont les affaires industrielles et les commandites.

Les mêmes causes ont amené la chute de la maison Ganneron. Fondée postérieurement à la caisse Laffitte, la caisse Ganneron ne se trouva pas aussi fortement engagée dans les affaires industrielles, et ses pertes furent relativement moins considérables. Mais si la caisse Ganneron ne se fût mêlée que de transactions purement commerciales, à coup sûr, elle n'eût pas succombé.

La caisse Baudon fut particulièrement fondée pour venir en aide aux valeurs de chemins de fer, et quand la révolution de février survint, l'actif de la caisse Baudon se composait en majeure partie d'actions de chemins de fer. C'est grâce à la nature de cet actif qu'elle a pu liquider ses affaires bien plus heureusement qu'elle ne l'avait d'abord espéré.

Ainsi, de ces trois sociétés, deux ont péri parce qu'elles avaient confié leurs capitaux à l'industrie en commandite. La troisième a sauve-gardé ses capitaux parce qu'elle les avait engagés dans de grandes entreprises d'intérêt public, revêtues de la forme des sociétés anonymes.

S'il restait quelques doutes sur les causes qui ont entraîné la ruine des sociétés J. Laffitte et Ganneron, ils seraient dissipés par l'exemple que nous fournit le Comptoir d'escompte national fondé à Paris après la révolution de février.

Cet établissement, avec un capital effectif de 6,333,000 fr., dont une partie n'a été réalisée qu'en décembre 1851, a facilité et soutenu le commerce parisien pendant les quatre années qui viennent de s'écouler; il a traversé heureusement les grandes crises de 1848 et de 1849, et le chiffre des affaires qu'il a traitées en 1852 s'est élevé à 500 millions! Ce résultat est dû uniquement à la sagesse de sa gestion. Le Comptoir d'escompte n'est pas sorti un instant de la sphère des opérations de Banque proprement dites; il n'a pas associé son crédit à des affaires hasardeuses; aussi ses progrès ont été tels, qu'il a dû élever son capital à 20 millions, et les nouvelles actions qu'il a émises par suite de cet accroissement de capital, ont été enlevées et sont recherchées avec une forte prime.

Deux Sociétés de crédit, d'une autre nature que les établissements de banque dont nous venons de vous entretenir, se sont fondées il y a quelques années, l'une à Bruxelles, sous le titre de *Société générale de l'industrie*; l'autre à Lyon, sous le titre de *l'Omnium*.

Le but de la première Société était de faciliter le développement de l'industrie belge; mais, à l'origine, elle a donné à des entreprises mal étudiées un concours si considérable qu'elle a dû ensuite, sous peine de perdre le capital engagé, s'approprier entièrement ces mêmes affaires et immobiliser ses capitaux, qui ne sont plus représentés que par des affaires ou par des valeurs médiocres.

La Société l'*Omnium*, créée à Lyon par des hommes considérables et justement estimés, a employé son capital en valeurs industrielles, représentées par des usines à gaz, des mines, des forges, etc. La presque totalité de ces sociétés est en commandite, et quoique la plupart des titres formant le portefeuille de cette Société soient de bonnes valeurs industrielles, la difficulté de les écouler a eu pour conséquence l'immobilisation du capital social.

Cette difficulté est d'autant plus grande que les actions industrielles possédées par l'*Omnium* émanent généralement de Sociétés en commandites, et que, à tort ou à raison, le public n'a dans ces sortes d'entreprises qu'une confiance très-variable.

En résumant ce qui précède, l'enseignement que l'on peut en tirer, c'est que les Sociétés de crédit qui ont été précédemment fondées pour faciliter ou pour développer l'industrie ont prêté leur concours à des Sociétés en commandite dans lesquelles les intérêts des actionnaires n'avaient pas été suffisamment sauvegardés, et c'est précisément cette absence de garantie pour les capitaux qui a nui au succès de quelques-unes de ces sociétés et précipité la ruine des autres.

La Société du Crédit mobilier, indépendamment du privilége, du monopole dont elle est investie, a, contrairement aux précédentes Sociétés, pour base *unique, essentielle*, l'obligation de ne s'associer qu'à des Compagnies revêtues de la forme anonyme. On sait que l'Etat, par son intervention dans ces sortes de société, empêche l'exagération du chiffre des apports, supprime toute clause léonine, et enfin n'autorise que les affaires ayant assez d'éléments de sécurité pour donner aux capitaux des garanties complètes. Il faut attribuer à cette situation et à cette différence avec les Sociétés dont nous avons parlé, la faveur et la préférence dont la Société du Crédit mobilier est l'objet.

J. Mirès

(La suite au prochain numéro.)

Chemin de fer du Nord.

L'administration du chemin de fer du Nord vient de prendre deux décisions importantes pour l'amélioration de la voie et des transports.

Elle a décidé, en premier lieu, l'essai sur une grande échelle du rail inventé par M. Barlow, en commençant par la partie du chemin la plus fatiguée. Nous avons déjà dit en quoi consiste ce système. M. Barlow supprime les supports, et pose directement sur le ballast, sans aucun intermédiaire, des rails en U renversé auxquels il donne une large base, et qu'il relie, d'une voie à l'autre, par des entretoises en fer d'angle, destinés à maintenir l'écartement. Le rail de M. Barlow est assez généralement adopté, en Angleterre, pour la construction des nouveaux chemins. Nous n'avons pas besoin de faire ressortir les conséquences de ce mode de construction, qui, en supprimant les traverses en bois, apporte une grande économie dans l'exécution et dans l'entretien des chemins de fer.

La seconde décision prise par la Compagnie du chemin du Nord présente peut-être encore plus d'intérêt. Le Conseil a résolu d'appliquer aux convois *express* sur Calais le système des voitures articulées de M. Arnoux. On sait que les trains articulés sont employés depuis plusieurs années, avec le plus grand succès, sur le chemin de Sceaux, qui offre une série de courbes à petit rayon. La Compagnie du chemin du Nord a fait, dans ces derniers temps, de nombreux essais sur quelques voitures de ce système, et c'est seulement après en avoir reconnu les avantages, qu'elle en a commandé un nombre suffisant pour former deux convois *express* sur Calais. Cette résolution aura l'avantage de lever toutes les objections qu'on avait dirigées contre le système des trains articulés. En effet, les convois *express* sur Calais atteignent la plus grande vitesse en usage sur les chemins de fer français; ils parcourent 377 kilomètres en six heures quarante minutes, ce qui, à cause des temps d'arrêt et des retards inévitables, suppose une vitesse égale et même quelquefois supérieure à 84 kilomètres par heure. Après un pareil exemple, on n'hésitera plus à se servir d'un système qui doit jouer un grand rôle dans l'exécution des chemins de fer à bon marché.

Ces deux décisions doivent amener, comme on voit, la solution de questions importantes, et méritaient, sous ce point de vue, d'être signalées à l'attention publique.

Glaces d'Aix-la-Chapelle (PRUSSE RHÉNANE).

SOCIÉTÉ CONSTITUÉE PAR ORDONNANCE ROYALE DU 22 JANVIER 1853.

L'industrie de la fabrication des glaces a pris depuis quelques années un développement si considérable que les manufactures

françaises et belges, telles que Saint-Gobain, et Sainte-Marie d'Oignies ont vu leurs actions acquérir une valeur très-considérable. Ces deux manufactures ont presque le monopole de la consommation des glaces en France, en Belgique et dans toute l'Allemagne. Il était évident qu'une situation semblable devait éveiller l'attention des Etats dans lesquels l'industrie des glaces coulées était ignorée : et à ce titre l'Allemagne, qui possède une population de 50 millions d'habitants, devait plus particulièrement s'en préoccuper. Aussi le gouvernement prussien a-t-il adopté avec une extrême faveur la constitution de la Société des glaces d'Aix-la-Chapelle ; et pour première preuve de sa sollicitude, a-t-il autorisé la Société à émettre des actions au porteur, faveur qui a été jusqu'ici refusée à toutes les Sociétés fondées dans les Etats Prussiens.

Le Conseil d'administration des glaces d'Aix-la-Chapelle se compose de :

MM.

André Kœchlin, ancien député;

Joseph Périer, régent de la Banque de France;

Alphonse Rainneville, ancien député, ancien conseiller d'Etat;

Ernest Musnier, banquier, l'un des gérants de la maison Bechet Dethomas et Ce;

Charles Nellenin Ketteler, bourgmestre de la ville d'Aix-la-Chapelle;

Guillaume Ritz, conseiller de la régence d'Aix-la-Chapelle;

John Osborn, négociant.

La direction est confiée à M. Hrnock, conseiller des domaines, ancien membre du ministère des finances, et directeur général des mines et eaux minérales du duché de Nassau.

Le capital social est de 7,500,000 francs, divisé en 20,000 actions de 375 francs, qui ont été souscrites intégralement par les fondateurs, parmi lesquels on remarque MM. Louis André, Pillet Will, Paccard Duffour, S. Oppenheim et Ce, Leroy, de Chabrol et Ce, J. Mirès et Ce, baron Hugon, vice-amiral.

La manufacture des glaces d'Aix-la-Chapelle, fondée actuellement, lorsque les progrès de la science lui permettent d'éviter les pertes qui ont atteint à leur naissance les Sociétés de Saint-Gobain et d'Oignies, a des éléments de succès plus considérables que les sociétés rivales ; déjà elle a acquis, pour 48,000 fr., une immense verrerie et cristallerie, située dans un rayon très-rapproché de l'établissement de Stolberg, et pouvant obtenir à de bonnes conditions la main-d'œuvre, le charbon, le sable, les pyrites sulfureux, et en général les matières premières nécessaires.

Si l'on considère que les établissements de Saint-Gobain et d'Oignies, dans des conditions moins favorables, voient leurs actions représenter, aux cours du jour, deux et quatre capitaux, il est facile de prévoir un brillant avenir pour les glaces d'Aix-la-Chapelle, qui, indépendamment de la faveur du gouvernement prussien, sont en outre protégées par un droit considérable dont sont frappées à leur entrée dans le Zollverein les glaces de Saint-Gobain et d'Oignies.

G. Lenoir.

L'Électricité

EMPLOYÉE COMME MOYEN DE PRÉVENIR LES ACCIDENTS DANS LA MARCHE DES TRAINS.

Une expérience très-intéressante a eu lieu, la semaine dernière, sur le chemin de fer d'Orléans, en présence d'une commission d'administrateurs de cette Compagnie. Il s'agissait d'essayer une nouvelle et fort ingénieuse application de l'électricité. Ajouter à la sécurité des voyageurs par l'emploi d'un auxiliaire aussi prompt que sûr; compléter la surveillance des employés, qui est souvent insuffisante, en faisant intervenir un agent dont la puissance merveilleuse pût, au besoin, les suppléer, tel était le problème qu'il y avait à résoudre. M. Herman, ingénieur en chef de la Compagnie d'Orléans, a imaginé un procédé qui paraît devoir donner toute satisfaction à cet égard. L'expérience qui vient d'être faite de ce procédé a, en effet, pleinement réussi; et comme une telle question intéresse au plus haut degré le public qui voyage sur les chemins de fer, aussi bien que les Compagnies qui les exploitent, nous croyons devoir entrer ici dans quelques détails.

Le procédé dont il s'agit, destiné à mettre tous les conducteurs d'un train en communication avec le conducteur chef et, par suite, avec le mécanicien, consiste à faire circuler d'un bout à l'autre du convoi, sous les voitures ou wagons, un courant électrique *continu*, dont l'interruption suffit pour mettre en mouvement une forte sonnerie placée en tête du train.

Les moyens d'application sont simples. Deux fils métalliques, enduits de gutta-percha, sont fixés parallèlement sous les châssis de chaque voiture ou wagon. Ils se terminent, à chaque extrémité, par de petites chaînettes enlacées dans les chaînes de sûreté de la voiture, de sorte que, dans la formation du train, par le fait même de l'attelage de ces chaînes, on réunit chaque fil d'un wagon avec le fil correspondant du wagon qui le suit et du wagon qui le précède.

On obtient donc ainsi, d'un bout à l'autre du train, et quelle que soit sa longueur, un cours de deux fils conducteurs.

Supposez maintenant qu'en tête, ces deux fils soient réunis par une pile électrique très-faible, et qu'on attache ensemble les deux chaînettes extrêmes du dernier wagon, vous aurez un circuit métallique *fermé*, dans lequel circulera un courant électrique, suivant les lois ordinaires.

Si, en marche, on ôte des wagons ou qu'on en ajoute, on diminue ou on augmente la longueur du circuit, mais on lui conserve toujours sa condition de *circuit fermé*, et, par conséquent, le courant passe toujours, et la sonnerie demeure immobile.

Si, au contraire, le train est mal formé, qu'une chaîne se rompe, qu'une partie de train reste en arrière, comme cela arrive quelquefois, aussitôt la continuité du circuit est détruite, le courant s'arrête, la sonnerie est mise en mouvement, et le mécanicien est averti qu'il y a accident.

Cette interruption de courant qui se produit spontanément dans les cas précédents, peut être produite par la volonté de chacun des conducteurs, pour lui permettre de signaler tous les dangers qu'il reconnaît ou prévoit. Il suffit pour cela que l'un des fils de chacune des voitures à frein, soit dévié de manière à passer dans un petit *commutateur* placé sous la main du conducteur dans sa guérite. Par un simple mouvement de levier, chaque conducteur peut donc, à volonté, interrompre ou rétablir le courant, c'est-à-dire faire marcher la sonnerie et commander l'arrêt du train.

Si l'on réfléchit que la longueur des trains s'étend souvent jusqu'à 450 *mètres*; qu'il est impossible, la nuit, ou pendant les mauvais temps, de voir d'une extrémité ce qui se passe à l'autre; qu'il est impossible de percevoir un son à cause du bruit des roues, on comprend facilement combien ce système peut ajouter, sous le rapport de la sécurité, à l'état de choses actuel, où le conducteur de tête, qui n'a aucun moyen de surveiller la queue de son train, est cependant seul en rapport avec le mécanicien.

Les frais d'établissement sont peu considérables : un *commutateur* par guérite de garde-frein, une pile et une sonnerie par train, et une dépense de quelques francs par waggon, voilà tout ce qu'il en coûte pour s'assurer une garantie aussi utile.

Dès le mois de mars 1851, la Compagnie d'Orléans avait annoncé à ses actionnaires l'intention d'appliquer ce système. Le temps écoulé depuis cette époque a été consacré à des études pour rendre aussi économiques que possible les dispositions à faire subir au matériel. Et maintenant toutes les mesures sont prises pour que le nouvel appareil soit adapté à chaque train de voyageurs.

G. Lenoir.

Chemin de Graissessac à Beziers.

Approbation des Statuts.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce;

Vu les décrets en date du 27 mars 1852, par lesquels nous avons autorisé notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics à concéder directement le chemin de fer de Graissessac à Béziers, et approuvé la concession qui en a été accordée le même jour, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au premier de ces décrets, à MM. Maximilien Delfosse, Henri Granier, Auguste Coutet et Joseph Orsi;

Vu les art. 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers* est

autorisée, sous la réserve des droits résultant au profit de l'Etat, contre les concessionnaires originaires, du cahier des charges annexé au décret de concession.

Sont approuvés les statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 18 février 1853, devant Mᵉ Mertian et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. La Société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent du cahier des charges annexé au décret du 27 mars 1852, portant autorisation de concéder le chemin.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La Société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministère de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce, au préfet de police, au préfet de l'Hérault, aux chambres de commerce de Paris et de Montpellier, et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, de Montpellier et de Béziers.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et de l'Hérault.

Fait au palais des Tuileries, le 26 février 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

F. DE PERSIGNY.

Chemins du Midi.

Ouverture d'un Crédit.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics;

Vu la loi en date du 8 juillet 1852, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1853;

Considérant qu'une partie des crédits affectés sur l'exercice 1852 à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer n'a pas été dépensée; que ce résultat est dû notamment aux économies importantes réalisées sur les travaux des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Tours à Bordeaux;

Considérant, d'un autre côté, qu'un crédit de 7,000,000 de fr. proposé au budget de 1853 pour le chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg et celui de Bordeaux à Cette a dû être retranché, attendu qu'à l'époque où le budget de 1853 a reçu la sanction législative, les lois relatives à la concession de ces deux chemins n'étaient pas encore votées,

Arrêtons :

Art. 1er. Une somme de seize millions de francs (16,000,000 fr.) est annulée au chapitre V de la 2ᵉ section du budget de 1852 (Etablissement des grandes lignes de chemins de fer).

Art. 2. Est rétabli au budget de 1853, chapitre VIII de la 2ᵉ section (Etablissement des grandes lignes de chemins de fer), le crédit de sept millions de francs (7,000,000 fr.) ci-dessus mentionné, lequel se répartira ainsi qu'il suit :

Chemin de fer de Paris à Cherbourg. deux millions.	2,000,000
Chemin de fer de Bordeaux à Cette, et éventuellement de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, cinq millions. . .	5,000,000
Total.	7,000,000

La régularité de ce crédit sera proposée au Corps législatif dans sa prochaine session.

Art. 3. Le paiement de la somme de deux millions affectée par l'article précédent au chemin de fer de Paris à Cherbourg aura lieu au moyen de la remise, par le Trésor, d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Rouen, conformément à l'art. 3 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

Art. 4. Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 13 février 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics,

P. MAGNE.

Le ministre secrétaire d'Etat des finances,

BINEAU.

Crédit foncier de France.

CIRCULAIRE.

Paris, le 23 février 1853.

Monsieur le préfet, depuis que le décret du 28 février 1852, sur les Sociétés de crédit foncier, a doté la France d'une institution dont plusieurs pays étrangers recueillent les avantages, le gouvernement n'a pas cessé de s'attacher à une œuvre aussi pleine d'avenir, pour en compléter le bienfait. Il a voulu hâter le moment où les propriétaires du sol verraient le taux de l'intérêt auquel ils empruntent s'abaisser graduellement et se proportionner de plus en plus au revenu habituel de la terre; le moment où ceux dont les immeubles sont grevés d'hypothèques pourraient remplacer, par des engagements à long terme, une dette dont l'exigibilité menaçante pèse si lourdement sur eux. Tel était le but auquel il fallait tendre; le gouvernement croit l'avoir atteint par le décret du 10 décembre 1852, qui étend le privilége de la *Banque foncière de Paris*, aujourd'hui le *Crédit foncier de France*, à tous les départements où il n'existe pas de sociétés de même nature, et qui, en retour de ce privilége, stipule des conditions plus favorables à la propriété. Ces conditions pouvaient être obtenues d'un établissement vaste et central, assis sur les bases les plus solides et participant, dans une large mesure, aux immenses ressources d'une ville qui est tout à la fois la capitale politique du pays, le marché où les capitaux affluent de toutes parts, et le foyer du mouvement commercial et industriel. Mais, si la combinaison adoptée en dernier lieu était la plus propre à assurer le prompt développement de l'institution, il était essentiel dans ce nouveau système de rattacher à l'établissement central des établissements secondaires répartis sur les principaux points du territoire, obéissant à une impulsion commune et pourvue néanmoins d'une liberté d'action suffisante, afin de garantir aux emprunteurs que leurs demandes seraient appréciées en pleine connaissance de cause et instruites avec toute la célérité désirable. En conséquence, le décret du 10 décembre dispose qu'une succursale ou direction sera établie, avant le 1er juillet 1853, dans chaque ressort de Cour impériale.

La Compagnie le *Crédit foncier de France* m'informe qu'elle s'occupe activement des mesures à prendre pour satisfaire à cette prescription; elle m'a communiqué les noms des directeurs désignés par elle, pour un certain nombre de ressorts de cours impériales, et ses choix me paraissent témoigner de sa volonté de placer à la tête de chaque succursale des administrateurs capables et jouissant d'une juste considération. Les directeurs déjà désignés occuperont très-prochainement leur poste, et d'autres ne tarderont pas à être institués. Ils sont chargés, avant tout, d'un travail d'exploration; appelés à se rendre un compte exact des conditions où se trouve la propriété foncière, de ses charges et de ses produits, de l'accueil sur lequel ils peuvent compter, comme des préjugés et des résistances qu'il faudra peut-être travailler à vaincre, ils auront beaucoup de communications à demander et de renseignements à recueillir. Leur mission est délicate et présente des difficultés réelles.

Je viens donc vous prier, monsieur le préfet, de leur en faciliter l'accomplissement par tous les moyens qui sont en votre pouvoir; vous voudrez bien leur donner connaissance des documents officiels dont vous disposez, et les mettre en rapport avec les propriétaires, les capitalistes les plus notables de votre département, en un mot, avec toutes les personnes que vous jugerez le plus en état de leur prêter appui. Vous voudrez bien adresser des instructions conformes à celles que j'ai l'honneur de vous transmettre aux principaux fonctionnaires placés sous vos ordres, et notamment à chacun de MM. les sous-préfets. Le gouvernement ne doute pas de leur concours pour venir en aide aux hommes honorables que vous aurez accrédités auprès d'eux, les seconder dans tout ce qui se rapporte à l'organisation des succursales, et ral-

lier d'avance à ces établissements les sympathies des populations.

Il est un autre point sur lequel je dois également appeler votre attention. Aux termes de l'art. 4 de la convention sanctionnée par le décret du 10 décembre, le *Crédit foncier de France* a pris l'engagement de prêter sur hypothèque, jusqu'à concurrence de 200 millions de francs, à raison d'une annuité de 5 0/0 qui comprendra l'intérêt, l'amortissement et les frais d'administration, et qui éteindra la dette en cinquante années. Ces 200 millions doivent être distribués, entre les divers départements, proportionnellement à la dette hypothécaire actuellement inscrite. La Compagnie vient de me soumettre, et j'ai approuvé l'état de répartition qui détermine la part afférente à chacun des quatre-vingts départements placés aujourd'hui dans sa circonscription. Vous en trouverez ci-joint le chiffre pour celui dont l'administration vous est confiée.

Il convient de rappeler, en même temps, que, d'après l'art. 6 de la convention précitée, la somme ainsi mise en réserve pour chaque département ne le sera que jusqu'au 1er janvier 1854. A partir de cette époque, la somme restant libre sera répartie dans les mêmes proportions entre les autres départements. Les propriétaires qui auraient l'intention d'entrer en rapport avec la Société ont, par suite, le plus grand intérêt à se mettre immédiatement en mesure.

Veuillez donc, je vous prie, monsieur le préfet, faire connaître sans délai, par la voie du Recueil des actes administratifs et des différents journaux qui se publient dans vos localités, le montant de la part assignée à votre département et le terme à l'expiration duquel l'obligation de la tenir en réserve cessera pour la Compagnie.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de cette circulaire.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

F. DE PERSIGNY.

Répartition des deux cents millions de prêts, par ressort de la Cour impériale.

AGEN :		
Lot-et-Garonne,	106,463,000	1,774,312
Lot,	41,112,000	685,173
Gers,	96,483,000	1,607,986
AIX :		
Basses-Alpes,	»	»
B.-du-Rhône,	»	»
Var,	»	»
AMIENS :		
Somme,	134,167,000	2,236,027
Oise,	202,443,000	3,373,945
Aisne,	163,987,000	2,732,997
ANGERS :		
Mayenne,	68,748,000	1,145,734
Sarthe,	163,415,000	2,723,474
Maine-et-Loire,	170,683,000	2,844,608
BASTIA :		
Corse,	7,789,000	129,811
BESANÇON :		
Haute-Saône,	81,658,000	1,360,940
Doubs,	85,373,000	1,422,880
Jura,	88,546,000	1,475,700
BORDEAUX :		
Charente,	130,122,000	2,168,600
Dordogne,	111,115,000	1,851,840
Gironde,	328,435,000	5,473,990
BOURGES :		
Indre,	108,015,000	1,800,170
Cher,	»	»
Nièvre,	»	»
CAEN :		
Calvados,	358,833,000	5,980,320
Manche,	220,623,000	3,676,903
Orne,	193,964,000	3,232,604
COLMAR :		
Bas-Rhin,	130,437,000	2,173,863
Haut-Rhin,	119,884,000	1,997,987
DIJON :		
Haute-Marne,	73,359,000	1,222,600
Côte-d'Or,	214,393,000	3,574,074
Saône-et-Loire,	554,745,000	9,245,380
DOUAI :		
Nord,	302,337,000	5,038,748
Pas-de-Calais,	163,538,000	2,725,524
GRENOBLE :		
Isère,	254,013,000	4,233,381
Drôme,	93,800,000	1,563,271
Hautes-Alpes,	33,502,000	558,344
LIMOGES :		
Haute-Vienne,	90,691,000	1,551,456
Creuse,	77,963,000	1,299,331
Corrèze,	61,140,000	1,018,959
LYON :		
Loire,	132,523,000	2,208,712
Rhône,	196,981,000	3,282,875
Ain,	126,970,000	2,116,082
METZ :		
Ardennes,	125,233,000	2,087,133
Moselle,	124,734,000	2,078,818
MONTPELLIER :		
Aveyron,	101,628,000	1,683,732
Hérault,	154,027,000	2,567,043
Aude,	116,256,000	1,937,522
Pyrénées-Orient.,	48,360,000	805,968
NANCY :		
Meuse,	95,142,000	1,585,537
Meurthe,	124,406,000	2,073,350
Vosges,	79,585,000	1,326,364
NIMES :		
Lozère,	36,504,286	600,326
Ardèche,	103,489,000	1,724,747
Gard,	187,336,000	3,122,142
Vaucluse,	109,529,000	1,825,410
ORLÉANS :		
Loiret,	142,243,000	2,370,622
Loir-et-Cher,	98,065,000	1,634,350
Indre-et-Loire,	179,557,000	2,992,497
PARIS :		
Eure-et-Loir,	93,132,000	1,552,138
Seine-et-Oise,	305,063,000	5,084,180
Seine,	1,159,732,000	19,328,094
Seine-et-Marne,	281,922,000	4,698,512
Marne,	172,979,000	2,882,868
Aube,	93,326,000	1,555,371
Yonne,	118,400,000	1,973,254
PAU :		
Landes,	45,712,000	761,836
Basses-Pyrénées,	118,649,000	1,977,404
Hautes-Pyrénées,	50,676,000	844,566
POITIERS :		
Vendée,	65,841,000	1,097,356
Deux-Sèvres,	62,773,000	1,046,175
Vienne,	107,459,000	1,480,912
Charente-Infér,	143,582,000	2,392,938
RENNES :		
Ile-et-Vilaine,	84,598,000	1,409,910
Côtes-du-Nord,	70,638,000	1,177,253
Finistère,	61,516,000	1,025,225
Morbihan,	50,475,000	841,216
Loire-Inférieure,	99,993,000	1,666,483
RIOM :		
Allier,	»	»
Puy-de-Dôme	210,996,000	3,516,459
Cantal,	106,300,000	1,771,596
Haute-Loire,	72,363,000	1,206,002
ROUEN :		
Seine-Inférieure,	448,094,000	7,467,935
Eure,	254,632,000	4,243,697
TOULOUSE :		
Tarn-et-Garonne,	84,571,000	1,409,460
Tarn,	80,404,000	1,339,963
Haute-Garonne,	169,490,000	2,824,700
Ariége,	42,960,000	715,971

Hier matin a eu lieu à l'Hôtel-de-Ville le 8e tirage des numéros d'obligations de 1,000 f. chacune, appartenant à l'emprunt municipal contracté par la Ville en 1849.

A ce tirage ont été extraits de la roue 34 numéros auxquels sont affectées les primes ci-après :

Le 1er sorti,	8,706	la prime de	30,000 fr.	
Le 2e	—	11,197	—	15,000
Le 3e	—	19,870	—	10,000
Le 4e	—	13,678	—	7,000
Le 5e	—	7,418	—	3,000
Le 6e	—	21,206	—	3,000
Le 7e	—	11,064	—	3,000
Le 8e	—	14,646	—	2,000
Le 9e	—	22,071	—	2,000
Le 10e	—	5,132	—	2,000
Le 11e	—	1,072	—	2,000

Les nos 3,549, 15,437, 6,889, 17,957, 15,351, et 18,001, sortis les 12e, 13e, 14e, 15e, 16e et 17e de la roue, chacun une prime de 1,000 fr.

Les nos 17,167, 8,197, 4,853, 16,919, 15,592, 20,482, 10,924, 12,945, 21,176, 21,731, 18,303, 5,549, 2,919, 6,895, 23,159 et 12,996 sortis les 18e, 19e, 20, 21e, 22e, 23e, 24e, 25e, 26e, 27e, 28e, 29e, 30e, 31e, 32e, 33e, chacun une prime de 500 fr.

Enfin le no 12,627, sorti le 34e et dernier, a remporté la prime variable de 895 fr.

Le tout indépendamment de l'intérêt à 5 0/0.

Question du Groupage.

Nous recevons la lettre suivante, que notre impartialité nous fait un devoir de publier :

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Votre numéro du samedi 26 février 1853 renferme, sous ce titre : *Les Messageries impériales et générales contre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, question du groupage*, un compte-rendu du procès dont le tribunal de commerce de la Seine est saisi et des plaidoiries consacrées dans l'audience du 21 février, à l'examen de cette grave difficulté.

La défense que l'auteur de l'article met dans la bouche des avocats des messageries n'est pas conforme à celle qu'ils ont présentée devant le Tribunal ; nous usons d'un droit et nous remplissons un devoir en venant la rétablir dans votre journal même qui ne nous en refusera certainement pas l'insertion.

Les messageries n'ont point opposé, pour parler comme votre journal, la ruine de leur industrie de messageries. C'est un sacrifice accompli : il nous est permis de le regretter; nous n'en faisons pas un argument contre les chemins de fer dans les questions nouvelles qui s'engagent avec eux.

Nous n'avons pas davantage opposé notre droit à rémunération comme commissionnaires de transport.

Voici en substance les idées et les arguments que nous avons proposés à la justice.

Les cahiers des charges des chemins de fer autorisent les Compagnies à soumettre à l'approbation de l'autorité un tarif exceptionnel ou hors classe applicable à diverses natures d'objets et notamment *aux paquets, colis ou excédants de bagages pesant isolément moins* de 50 kilog.

Ces mêmes cahiers des charges *affranchissent* de ce tarif hors classe *les paquets, colis ou excédants de bagages, lorsqu'ils font partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilog. d'objets expédiés par une même personne à une même personne, et d'une même nature quoiqu'en colis à part, tels que sucre, café, etc.*

Comment s'exécute cette disposition ?

Un particulier, un commerçant présente au bureau du chemin de fer vingt ou trente colis pesant isolément moins de 5 kilog., mais représentant, réunis, un poids supérieur. Ces colis sont adressés par lui à une unique destination. Il les groupe, soit en les réunissant tous sous un même emballage, soit même en les comprenant en bloc dans une seule et même expédition; c'est-à-dire, en termes du métier, qu'il les groupe à couvert ou à découvert. Le chemin de fer les reçoit ainsi; et pourvu que ce groupe pèse au-delà de 50 kilog., il n'est point soumis au tarif hors classe.

Les chemins de fer exigent-ils que les objets ainsi groupés soient strictement de *même nature*, c'est-à-dire *identiques quant à leur substance?* Nullement. L'analogie de commerce, de poids et de volume, de produits et de besoins est considérée par eux comme remplissant le but de la loi : et une pacotille complète d'épicier, de marchand détaillant en province, peut être groupée.

Telle est la règle, telle est son application dans les rapports des Compagnies de chemins de fer avec le public proprement dit, avec les simples particuliers.

Il s'agit au procès de savoir si les messageries et en général les commissionnaires de transport sont placés hors de cette règle commune : si les Compagnies de chemins de fer peuvent avoir deux poids et deux mesures, et traiter les intermédiaires autrement que le public.

Où est le texte qui crée cette exception oppressive?

Il n'existe nulle part.

Est-ce que les intermédiaires ne remplissent pas les conditions matérielles mises par la loi à la faculté du groupement?

On ne le soutient même pas.

Ils présentent *à couvert et à découvert*, comme un simple particulier, des envois pesant au delà de 50 kil. composés d'objets de même nature, c'est-à-dire analogues dans le sens que la pratique et l'usage ancien attachent à ce mot; et ces objets sont adressés par eux, *expéditeur unique*, à leurs agents en province, destinataires uniques aussi.

Il n'existe donc matériellement entre leurs envois et ceux que les chemins de fer acceptent sans difficulté du public, aucune différence.

Comment les repousse-t-on?

On leur dit : l'exception n'est admise qu'en faveur de ceux qui font pour leur compte *les envois* à un destinataire réel et unique. Vous n'êtes pas un expéditeur unique, car vous agissez pour compte de commettants innombrables ; vos agents ne sont pas des destinataires uniques, puisque les colis sortant de leurs mains vont trouver les destinataires multiples auxquels ils sont destinés. Donc vos envois ne sont pas réellement faits *par et à une même personne;* donc l'exception ne vous est point applicable.

Voilà, sauf l'objection tirée des mots *même nature*, toute la thèse de droit des chemins de fer.

A cela les messageries répondent :

1° Qu'en se reportant aux motifs de la loi, il est impossible de justifier la distinction que l'on veut établir entre les intermédiaires et le public proprement dit.

En effet, pourquoi *les paquets, colis ou excédants de bagages* sont-ils soumis à la taxe hors classe ?

Est-ce uniquement parce que la loi a voulu donner *arbitrairement* aux chemins de fer un moyen de lucre en rançonnant le public, en assujétissant à une taxe onéreuse des objets qui ne représentent pas en eux-mêmes une valeur considérable?

Entendre ainsi la loi c'est la calomnier.

Une taxe, en matière de transports, ne peut représenter autre chose que le prix d'un service rendu. Hors de là, elle est arbitraire, vexatoire, immorale.

Si donc les paquets, colis ou excédants de bagage, lorsqu'ils pèsent moins de 50 kilogrammes, sont assujétis au tarif hors classe, c'est uniquement parce qu'il faut les enregistrer, les manier, exactement comme s'ils représentaient un poids plus lourd et une rémunération plus considérable; c'est ensuite parce que, à raison de leur faible volume, ils sont plus exposés que de gros colis à des chances d'avarie et de perte. En d'autres termes, le tarif hors classe représente des soins, une surveillance et une responsabilité qui varient en raison inverse du volume de l'objet transporté.

Lorsque ces petits colis sont *groupés* ensemble, toutes ces considérations disparaissent. Faisant partie d'un seul envoi, ils sont l'objet d'un enregistrement unique; ils n'absorbent pas le temps et la surveillance des employés, comme lorsqu'ils étaient isolés; enfin, leur groupement affaiblit les chances de perte et de responsabilité.

Voilà les motifs, les seuls raisonnables et avouables de l'exception.

Or, est-ce que ces motifs ne se rencontrent pas dans les expéditions faites par les messageries, au même degré que dans les envois faits par de simples particuliers? Peut-on signaler une différence quelconque?

Pourquoi donc les messageries ne jouiraient-elles pas, comme le public, du bénéfice de l'exception?

Voilà pour le côté moral de la question.

Voyons le côté matériel, c'est-à-dire l'objection tirée de ce que les intermédiaires, à raison de leur qualité même, représentent des expéditeurs multiples, etc.

En raison, nous venons de le démontrer, cela n'importe nullement;

Mais, en droit, en légalité, l'objection tombe complétement à faux.

Un commissionnaire, en effet, et les messageries, ici, ne sont pas autre chose; un commissionnaire *agit en son propre nom* (art. 91, Code comm.); il ne peut même agir autrement. Sans doute, il a derrière lui un commettant pour le compte duquel il opère; mais, dans ses rapports avec les tiers, agissant en son propre nom, il ne représente que lui ; donc, le chemin de fer n'a pas le droit de lui dire qu'il n'est pas un expéditeur unique.

Cela est également vrai de l'agent en province auquel les colis groupés sont expédiés.

Il y a donc là, en droit comme en fait, l'envoi fait *par une même personne à une même personne*.

Les chemins de fer objectent à cela une opinion de M. Pardessus, d'après laquelle le commissionnaire qui stipule avec son commettant un prix autre que celui qu'il obtient lui-même du voiturier par exemple, dénature sa position de commissionnaire, et cesse d'avoir droit aux immunités qui peuvent y être attachées.

En fait, ici, l'opinion de M. Pardessus est sans application possible ; car, entre les messageries et leurs commettants, la convention est ainsi faite, que la rémunération due au commissionnaire sera précisément et uniquement la différence entre le prix imposé par l'intermédiaire, et celui qu'il paiera lui-même au chemin de fer.

Enfin, et en droit, ceci ne regarde pas les tiers. Les débats qui peuvent s'élever entre le commettant et le commissionnaire ne font pas que ce dernier, vis-à-vis du chemin de fer, n'agisse pas et ne doive pas agir en son propre nom, et ne soit pas, dès-lors, en fait comme en droit, *la même personne*, l'expéditeur unique dans l'intérêt duquel l'exception a été créée.

Toutes ces idées, d'ailleurs, sont dominées par une autre plus générale. Les envois faits par les intermédiaires *à couvert ou à découvert* portent tous, quand ils sont dirigés de Paris sur la province, l'adresse des agents auxquels ils sont destinés; celle des messageries. Lorsque leurs agents sont les expéditeurs. Comment arrivera-t-on à constater le contraire de ce que ces apparences indiquent ? Il faudra ouvrir les colis, les décomposer, les soumettre à des investigations, afin de découvrir, si l'on peut, à l'aide d'indices plus ou moins sûrs que sont les expéditeurs et les destinataires réels.

Où donc les chemins de fer trouvent-ils ce *droit de visite* qu'ils s'arrogent?

Il n'est écrit nulle part, et les chemins de fer n'ont rien à dire pour le légitimer, sinon que les tarifs leur donnant le droit de percevoir des taxes, d'après des spécifications et des conditions déterminées, cela implique le droit pour eux de rechercher si ces conditions sont remplies, et par suite, s'il n'y a pas d'autre moyen d'ouvrir et de vérifier les colis.

C'est résoudre la question par la question, ou plutôt c'est la déplacer.

Ce qui forme le contrat entre l'expéditeur et le voiturier, c'est la lettre de voiture et la déclaration qu'elle renferme; et jamais, que nous sachions, un voiturier ne s'est avisé d'ouvrir les colis chargés sur sa voiture, afin de s'assurer de ce qu'ils renferment ou du destinataire réel auquel ils s'adressent. Suivant la déclaration de l'expéditeur, la taxe est appliquée, et le tarif reçoit son exécution.

Toutes les fois que le législateur a voulu que le droit de visite et d'inquisition s'exerçât sur les choses ou sur les personnes, il l'a dit par un texte formel ; et jamais il ne l'a fait que dans un intérêt public et général, en matière d'octrois, par exemple. Comment comprendre que ce pouvoir exorbitant appartienne à un intérêt privé sans une loi précise, et en vertu d'inductions plus ou moins ingénieuses?

On affecte de railler cette inviolabilité que nous réclamons pour les colis.

A part les retards et les entraves que le *droit de visite* apporterait aux expéditions, est-ce qu'il n'en doit pas résulter des inconvénients énormes?

Parmi ces colis se trouvent des *échantillons* de choses qui peuvent être des *secrets* véritables entre l'expéditeur et le destinataire; que deviendront ces secrets avec le pouvoir que les chemins de fer s'arrogent?

Les paquets proprement dits ne seront pas seuls soumis à cette loi; les *excédants* de bagages des voyageurs la subiront aussi; et alors rien ne sera respecté, pas même ce qu'il y a de plus intime en dehors de la personne même.

Sans doute, et pour rassurer le public, on crie bien haut que ces rigueurs ne sont faites que pour les intermédiaires, et que les particuliers

n'auront jamais à en souffrir. Étrange système qui proclame lui-même audacieusement son arbitraire et ses préférences! Où donc est la garantie, et qui nous répond que, les intermédiaires supprimés, le public, condamné à des rapports immédiats avec les chemins de fer, n'aura point à subir leurs vexations.

Sans doute, ce n'est point dans un intérêt de philanthropie que les intermédiaires exercent leur industrie; mais l'intérêt public est ici confondu avec le leur. Les intermédiaires sont nés du désir et du besoin du commerce lui-même; son empressement à concentrer dans les magasins de messageries les colis d'un volume et d'un poids légers, le proclame assez hautement; et les efforts que font les chemins de fer pour entraver cette industrie des intermédiaires, pour la déconsidérer aux yeux du public en niant ses avantages, n'aboutiront pas à la supprimer. Elle est nécessaire; et si les chemins de fer étaient inspirés par un sentiment vrai de l'intérêt public et de leur intérêt privé, loin d'en chercher la ruine, ils en favoriseraient le développement et en recueilleraient les avantages. Mais ce qu'on veut avant tout, c'est qu'il ne reste rien des messageries, pas même la forme nouvelle que l'avénement des chemins de fer a donnée à leur exploitation.

Voilà, monsieur le directeur, une partie de l'argumentation présentée par nos défenseurs. Nous ne voulons pas la compléter dans la crainte de dépasser les limites d'une réponse. Ce résumé, quoique incomplet, suffira, nous l'espérons, pour restituer aux yeux du public à notre cause, le caractère sérieux et grave qui lui appartient.

Nous vous prions de nouveau d'insérer cette réponse dans le plus prochain numéro de votre journal.

Pour les administrateurs des Messageries impériales,

Le secrétaire général,

MAINIÉ.

Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

EXERCICE 1852. — 2e SEMESTRE.

Du 1er avril au 30 septembre 1852.

COMPTE RENDU

De l'assemblée générale du 20 décembre 1852.

L'assemblée générale s'est réunie, conformément aux statuts, le lundi 20 décembre 1852, à midi, sur les publications et convocations d'usage, dans la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, désignée à cet effet par le Conseil d'administration.

Aux termes de l'art. 45 des statuts, l'assemblée générale est présidée par celui de ses membres qui est propriétaire du plus grand nombre d'actions.

M. Charles Seguin, propriétaire présent du plus grand nombre d'actions, a pris place au fauteuil.

L'administrateur, secrétaire titulaire du Conseil d'administration, qui au terme du règlement, est secrétaire de l'assemblée générale, n'acceptant pas ces fonctions, elles ont été remplies par M. Harmand d'Abancourt, administrateur suppléant.

L'agent central a assisté M. le secrétaire de l'assemblée et pris place au bureau, suivant l'usage.

Le directeur, présent à Paris, a également pris place au bureau.

Avant l'ouverture de la séance, il a été distribué à MM. les membres de l'assemblée les tableaux imprimés :

Du compte du premier établissement et de la situation générale au 30 septembre 1852;

Du compte des recettes et dépenses de l'exploitation pendant le deuxième semestre 1852.

Après la lecture et l'adoption du procès-verbal de la séance précédente, il a été donné lecture, au nom du Conseil d'administration, du rapport semestriel sur l'exploitation et sur les affaires financières et autres de la Compagnie.

Ce rapport est ainsi conçu :

RAPPORT SEMESTRIEL DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Première partie.)

MOUVEMENT DE L'EXPLOITATION.

Transport des marchandises.

Le transport des charbons et marchandises, pendant le semestre, a été de 407,132 tonnes de mille kilogrammes, savoir :

Charbons et cokes.	341,321	tonnes,
Marchandises à petite vitesse.	64,005	—
— à grande vitesse.	1,806	—
Ensemble. . . .	407,132	tonnes.

Soit en moyenne 2,224 tonnes par jour pour les 183 jours du semestre.

En comparant les transports du deuxième semestre 1852 à ceux du semestre correspondant de 1851, on a les résultats suivants :

	Charbons et cokes.	Marchandises à pet. vit.	Marchandises à gr. vit.	TOTAL.
2e semestre 1852.	341,321t	64,005t	1,806t	407,132t
2e semestre 1851.	316,700	59,020	4,275	370,095
Augmentation . .	24,621	4,985	»	27,137
Diminution . . .	»	»	2,469	»

Les matières et matériaux transportés, tant pour l'entretien et le service du chemin de fer, que pour les constructions et les travaux exécutés par la Compagnie, sur les divers points de la ligne, ne sont pas compris dans le tonnage ci-dessus.

L'augmentation sur le tonnage des houilles est due au développement que les entreprises industrielles ont repris récemment. Elle a porté à la fois sur la consommation de Lyon et des localités voisines, et sur les expéditions par le Rhône et par la Saône.

La plupart des hauts-fourneaux éteints en 1848 ont été remis en feu, et les travaux des forges, dont le chemin de fer exécute les transports, sont en voie de reprendre leur ancienne activité.

L'augmentation sur les marchandises de messagerie provient, en majeure partie, du développement du service de de la batellerie entre Nevers et Roanne: il y a eu diminution sur les vins, par suite de la médiocrité de la récolte qui a élevé le prix de cette denrée.

Les fers et métaux ouvrés présentent une augmentation; mais les matières brutes, dont les usines avaient des approvisionnements considérables, sont en déficit sur le semestre correspondant.

La diminution du tonnage de la messagerie à grande vitesse provient principalement de ce que dans les exercices précédents, les transports par trucks entre Roanne et Lyon ont été compris dans cette catégorie.

La comparaison du nombre total des tonnes transportées pendant l'exercice, avec le trafic de l'exercice précédent, donne les résultats ci-après :

	1er semestre.	2e semestre.	Total
Exercice 1852. . . .	412,956	407,132	820,088
— 1851. . . .	392,032	370,095	772,627
Différence pour 1852, en augmentation. .	20,324	27,137	47,461

Le tableau ci-après présente le mouvement général des marchandises pendant le semestre, entre les divers points de départ et d'arrivée.

POINTS DE DÉPART.	POINTS D'ARRIVÉE. SAINT-ÉTIENNE.	SAINT-CHAMOND.	RIVE-DE-GIER.	GIVORS.	LYON.	TOTAUX par POINTS DE DÉPART
	t.	t.	t.	t.	t.	t.
Saint-Étienne	»	150	2,927	69 983	127,247	200,307
Saint-Chamond.	154	»	99	7,816	11,093	19,162
Rive-de-Gier.	5,097	99	»	50,200	89,027	144,423
Givors.	15,342	3,134	1,271	»	5,402	25,149
Lyon.	13,080	1,553	1,297	355	»	16,285
Totaux par points d'arrivée. . . .	33,673	4,936	5,594	128,354	232,769	405,326

Les diminutions sur les départs de Lyon et de Givors se combinent avec celles des arrivées à Saint-Chamond et Saint-Étienne. — Elles portent principalement sur les matières brutes à destination des hauts-fourneaux et forges, ainsi que les vins.

Les augmentations sur les départs de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier ont la même cause que les augmentations des arrivées de Givors et de Lyon : elles portent en majeure partie sur les houilles, et pour le surplus sur marchandises amenées par le service de la batellerie.

En examinant en particulier les transports effectués, tant pour les exploitations du bassin houiller que pour le service de la Compagnie, on trouve qu'il a été chargé :

				par jour
A St-Étienne. .	64,265	wagons, soit	en moyenne	351
A St-Chamond.	6,003	—	—	33
A Rive-de-Gier.	45,660	—	—	249
Ensemble. . .	115,928	—	—	633

Le trafic général des marchandises pendant le semestre, a été de 16,564,409 tonnes transportées à un kilomètre, ce qui donne un parcours moyen de 40 kilomètres 68 100m pour chaque tonne.

Ce tonnage se répartit ainsi, entre la descente et la remonte :

MOUVEMENT.	Nombre de tonnes	Parcours moyen en kilom.	Tonnes à un kilomètre.
Petite vitesse.			
Mouvement à la descente.	363,944	40,72	14,823,764
Mouvement à la remonte.	41,382	39,87	1,649,871
Total. . . .	405,326	40,64	16,473,135
Grande vitesse.	1,806	50	91,274
Total. . . .	407,132	40,68	16,564,409

Le tonnage arrivé à Lyon se répartit comme suit :

Marchandises. . . . . 19,014 t.

Charbons et cokes :

Réexpédiés sur la Saône. . . . 70,780

Consommation de Lyon, des départements voisins, et de la Suisse 142,966

	213,735
Total	232,769 t.

Le tonnage arrivé à Givors se divise ainsi :

Marchandises		2,850 t.
Charbons et cokes :		
Consommation locale	21,031	
Réexpédiés à Lyon, à l'état d'agglomérés	5,107	
Chargements sur le Rhône . . .	99,366	
		125,504
Total		128,354 t.

Les transports entre Lyon et Roanne, sans transbordement, compris dans le tonnage des marchandises à petite et à grande vitesse, présentent une augmentation sur le semestre correspondant de 1851. Ils se subdivisent comme suit, savoir :

Remonte ou expéditions	6,494 tonnes.
Descente ou réceptions	9,584
Total	16,078
Ils ont été dans le deuxième semestre de 1851, de	9,745
Augmentation	6,333 tonnes.

Transport des voyageurs.

Le chemin de fer a transporté, pendant le semestre, 434,258 voyageurs, soit en moyenne et par jour . . . . 2,373 voy.
Le semestre correspondant de 1851 avait donné 396,237 voyageurs 2,165
Différence en plus, 38,021 voyageurs, soit . . . . 208 p. j.,
ce qui représente une augmentation de 9 5/10es 0/0.

Le nombre total des voyageurs transportés pendant l'exercice 1852, a été comme suit :

Premier semestre	321,931	
Deuxième semestre	434,258	
	756,189	756,189
Pendant l'exercice de 1851, il avait été de		691,390
Augmentation en 1852		64,799

Le nombre total des voyageurs transportés pendant le deuxième semestre 1852, se divise ainsi :

En remonte, ou se dirigeant vers St-Etienne	354,253
En descente, ou se dirigeant vers Lyon	401,936
Ensemble	756,189

Les services d'omnibus, établis par divers entrepreneurs, en correspondance sur Vienne, Valence et Condrieu, ont transporté pendant le semestre . . . . 92,180 voy.
Ce nombre avait été de . . . . . 69,150 pendant le semestre correspondant.

Augmentation . . . . 23,030 voy.

Le service établi entre Lyon et Roanne, sans transbordement, a transporté pendant le semestre :

En remonte, ou se dirigeant vers Roanne	5,649 voy.
En descente, ou se dirigeant vers Lyon	6,491
Total	12,140 voy.
Le nombre de voyageurs transportés par le même service pendant le semestre correspondant, avait été de	9,135
Augmentation	3,005 voy.

En distinguant les voyageurs transportés pendant le semestre, par classes de voitures, on obtient les résultats suivants :

Première classe . . .	49,790	11,50 0/0.
Deuxième classe . .	384,468	88,50
Total	434,258	100

La proportion des voyageurs de distance entière est de 16 0/0.

Sur le nombre de 49,790 voyageurs de première classe, 15,947 (soit 32 0/0) ont parcouru la distance entière.

Sur les 384,468 voyageurs de deuxième classe, 53,301 (soit 14 0/0) ont aussi parcouru la distance entière.

La proportion de première classe, à distance entière, a augmenté de 1 0/0.

Le parcours moyen des voyageurs a été de 25 kilomètres 7/10. Le nombre total des kilomètres parcourus par tous les voyageurs a été de 11,163,193.

Matériel.

Le matériel de locomotion se compose des objets suivants :

Machines locomotives.

Entreprise Clément, pour le transport des marchandises et des voyageurs entre Lyon et Rive-de-Gier, et pour les voyageurs seulement, entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne ;

Savoir :		
En service	32	
En reconstruction	2	
		34

Entreprise Verpilleux, pour les marchandises seulement, entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne :

En service	8	
En reconstruction	0	
		8
Total des machines locomotives . .		42

Matériel pour le transport des voyageurs et marchandises à grande vitesse.

Voitures en service :		
Première classe	16	
Deuxième classe	68	
Mixtes	2	
		86
Fourgons à bagages :		
Ancien modèle	2	
Nouveau modèle	12	
		14
Trucks à chariots	7	
— à fourgons	1	
		8
Omnibus de ville :		
Ancien modèle	1	
Nouveau modèle	9	
		10
Fourgons et chariots de ville pour bagages . .	3	
Voitures pour le transport des wagonniers . .	6	
Camions de ville pour le factage de la messagerie	6	
Chariots à bras pour id. id. . .	3	
		9
Total		136

Le nombre des véhicules ci-dessus était, au 31 mars 1852, de 132
Mais, pendant le semestre, ce matériel s'est augmenté de deux voitures de voyageurs de première classe, et de deux fourgons à bagages 4

Total 136

Matériel pour le transport des marchandises à petite vitesse.

Wagons	2,165	
Cadres	182	
Fourgons à messagerie	33	
Fourgons pour coke	157	
Fourgons pour tôle et acier	5	
Trucks pour cages de verriers	9	
Demi-couplages pour transporter les pièces de bois	12	
		2,563

Matériel pour le service spécial de la C^{e}.

Wagon, cadres et chariots pour l'entretien du chemin, tant en service qu'en reconstruction	88	
Fourgons pour le service du magasin principal	2	
Fourgon-wagon de secours	1	
Fourgon de vérification de balances bascules	1	
		92
Total		2,655

Le nombre des véhicules ci-dessus était, au 31 mars 1852, de . .	2,066
Il a été ajouté un wagon . . .	1
Total	2,667
Il a été démoli 12 cadres à charbon	12
Reste égal . .	2,655

Résumé.

Voitures et véhicules divers du service des voyageurs et des transports à grande vitesse . . .	136
Véhicules du service des transports à petite vitesse	2,655
Total	2,791

En outre, 52 cadres à charbons devenus impropres au service ont été transformés en fourgons pour coke. — Cette dernière forme de matériel qui se composait au 31 mars 1852 de 105 véhicules, en comprend aujourd'hui 157. La Compagnie ramène donc graduellement tous les anciens véhicules à un petit nombre de types mieux appropriés aux besoins du commerce.

(Deuxième partie).

AFFAIRES FINANCIÈRES ET AUTRES.

Observations sur les comptes du semestre.

Les tableaux distribués à MM. les actionnaires, et joints au présent rapport, établissent la situation générale de la Compagnie au 30 septembre dernier, jour de la clôture du deuxième semestre de l'exercice de 1852, et les résultats de l'exploitation pendant le cours de ce semestre.

Les observations qui vont suivre ont pour objet de faire ressortir les principales différences survenues dans les divers comptes, en augmentation ou en diminution, comparativement avec le semestre correspondant de 1851, et d'en expliquer les causes.

CHAPITRE PREMIER.

Compte de premier établissement.

(Article premier).

Situation de ce compte et des travaux du semestre.

Au 31 septembre 1852, l'avoir social représenté par les travaux exécutés et par les propriétés mobilières et immobilières que la Compagnie possède, calculé sur les sommes réellement dépensées pour chaque article

(c'est-à-dire le débit du compte de premier établissement), s'élève à. . . . . 25,803,583 fr. 78 c.
Au 31 mars 1852, il était de. . . 25,723,0.2 67

Différence dans le semestre. 80,563 11

Qui se compose comme suit :

1° Dépenses imputables sur la réserve, et en cas d'insuffisance sur les 170,000 fr. votés par l'Assemblée générale du 15 janvier 1852 (Compte rendu, page 18).

Voie et travaux d'art.

Clôtures et barrières, travaux de Grigny et de Vernaison . . . . 33,343 fr. 09 c.

Construction de bâtiments.

Bâtiment de service à Givors, embarcadère à Latour, maisons de gardiens, etc. 5,466 46

Matériel et mobilier.

Voitures nouvelles de voyageurs, fourgons, trucks à voitures, caisses mobiles de wagons, etc. 25,767 50

Terrains et autres propriétés.

Acquisition de terrains, indemnités et frais d'actes, etc 7,126 68

Total. . 71,704 33

A distraire pour rentrées (indemnités pour dommages causés à un bâtiment de Compagnie), par la surélévation de la route à Gisors. . . 3,601 50

Reste. 68,102 83

2° Dépenses au compte de l'emprunt de 1850.

Voies et travaux d'art.

Premier établissement des appareils de la télégraphie électrique 1,001 95

Embranchement de Sorbiers.

Payé à valoir sur les frais de construction, aux termes du traité, approuvée par l'assemblée du 20 décembre 1850. . 11,458 33

Egalité. . . . 80,563 11

ART. 2.

Justification du solde de compte du premier établissement.

Au 31 mars dernier le compte de premier établissement était débiteur envers l'exploitation (Compte rendu du 21 juin 1852, p. 25) de. . . 1,581,578 70
Les dépenses pendant le deuxième semestre 1852 se sont élevées, suivant le détail ci-dessus, à. 80,563 11

Total. . . . 1,662,141 81

Les recettes se composent comme suit :

1° Produit net de 210 obligations de la première série réalisées à divers taux. . . . . 259,150 »
2° Produit net à 1075 f. l'une, de 350 obligations délivrées pour prime aux souscripteurs de la conversion des emprunts réunis aux termes de l'arrêté du Conseil d'administration du 17 juin dernier (Voir ci après, page 20). . . . . . . 376,250 »
3° Montant du prélèvement au profit de la réserve sur les produits de l'exercice 1852 (Voir ci-après, p. 14). . . . 71,000 07
4° Prélèvement pour dépenses autorisées. (V. ci-après, p. 19). . . . 29,407 18
5° Valeur à 1,250 fr. l'une, de 12 obligations de l'emprunt de 1850, à amortir à la souche, au 1er janvier 1853 (Voir ci après, p. 18). . . . 15,000 »

Total à distraire. . 750,807 25 ci 750,807 25

Reste pour solde débiteur du compte de premier établissement, à la date du 30 septembre 1852. . . . . 911,334 56

CHAPITRE DEUXIÈME.

Compte d'exploitation.

Article premier.

Produits et dépenses de l'exploitation, comparativement au semestre correspondant.

Deuxième semestre 1852.

Produits bruts.	Dépenses.	Produits nets.
2,744,410 f. 51 c.	1,506,254 f. 91 c.	1,238,155 f. 60 c.
Deuxième semestre 1851.		
2,464,593 f. 08 c.	1,375,722 f. 54 c.	1,088,870 f. 54 c.
Augmentations.		
279,817 f. 43 c.	130,532 f. 37 c.	149,285 f. 06 c.

Article deuxième.

RECETTES.

Le tableau ci-après donne le détail des recettes comparées avec celles du semestre correspondant par nature de produits.

PRODUITS.	SEMESTRE				DIFFÉRENCES.			
	COURANT.		CORRESPONDANT DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.	
Trafic des marchandises	1,715,145 f.	65 c.	1,600,080	12	115,065 f.	53 c.	»	»
Trafic des voyageurs	735,240	50	611,286	25	123,934	25	»	»
Trafic des bestiaux et objets divers	164	13	»	»	164	43	»	»
Services annexes. — Embranchement de Montrambert	111,083	10	106,230	04	4,853	06	»	»
Services annexes. — Gare d'eau de Perrache	14,249	86	13,485	29	764	57	»	»
Services annexes. — Gare d'eau de Givors (part de propriété)	6,562	50	6,562	50	»	»	»	»
Services annexes. — — — (exploitation)	40,979	93	41,546	06	»	»	566	13
Services annexes. — Loyers et fermages	55,103	88	54,190	45	913	43	»	»
Services annexes. — Participation de Boubée	1,797	37	2,105	59	»	»	308	22
Services annexes. — Pont de la Mulatière	22,919	70	23,039	40	»	»	119	70
Services annexes. — Intérêts du fonds de roulement	29,676	77	»	»	29,676	77	»	»
Produits divers	11,487	12	6,067	38	5,419	74	»	»
Totaux	2,744,410	51	2,464,593	08	280,811	48	994	05
Report des diminutions					994	05		
Reste en augmentation					279,817	43		

Les observations précédemment faites sur le tonnage des marchandises et le service des voyageurs, expliquent les augmentations et diminutions de produits indiquées dans le tableau qui précède.

Article troisième.

DÉPENSES.

Le tableau ci-après donne le détail des dépenses comparées avec celles du semestre correspondant par nature de service.

DÉPENSES.	SEMESTRE. COURANT.	SEMESTRE. CORRESPONDANT DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE.	DIFFÉRENCES. AUGMENTATION.	DIFFÉRENCES. DIMINUTION.
Entretien de la voie, entretien des bâtiments et police des chemins	274,335 f. 07 c.	292,254 f. 72 c.	» »	17,919 f. 65 c.
Entretien du matériel et locomotion	600,079 68	556,021 33	44,058 f. 35 c.	» »
Frais de trafic	308,2:4 37	255,319 70	52,874 67	» »
Frais généraux	171,633 81	138,970 39	32,663 42	» »
Services annexes. — Embranchement de Montrambert	76,287 75	61,086 09	15,201 66	» »
Services annexes. — Gare d'eau de Perrache	4,175 »	5,555 87	» »	1,380 87
Services annexes. — Gare d'eau de Givors (exploitation)	36,617 26	44,967 78	» »	8,350 52
Services annexes. — Loyers et fermages	30,936 32	17,667 27	13,269 05	» »
Services annexes. — Pont de la Mulatière	3,965 65	3,183 29	782 36	» »
Services annexes. — Mine de Terre-Noire	» »	666 40	» »	666 40
Totaux	1,506,254 91	1,375,722 54	158,849 51	28,317 14
Report des diminutions			28,317 14	
Reste en augmentation			130,532 37	

CHAPITRE TROISIÈME.

Résultats généraux de l'exploitation pendant l'exercice 1852.

Les produits de l'exercice entier, terminé au 30 septembre 1852, se sont élevés à. . . . 5,308,672 60

Transport de 820,088 tonnes de charbons et marchandises. 3,457,400 42 — 4,731,697 36
Transport de 756,189 voyageurs, omnibus et dépêches. 1,274,206 94

Annexes. 562,622 18
Produits divers. 14,353 06

Total égal. . . . 5,308,672 60

La dépense de l'exercice a été :
Pour les charbons, marchandises et voyageurs de. 2,528,768 24
Pour les annexes de. 275,857 15

Total à distraire. 2,804,625 39 ci 2,804,625 39

Reste pour produit net de l'exploitation, pendant l'exercice 1852. . . . . 2,504,047 21
Le produit net de l'exercice 1851 avait été de. 2,165,347 92

Différence en plus. 338,699 29

CHAPITRE QUATRIÈME.

Attributions des produits.

Article premier.

Prélèvement au compte de la réserve.

Le solde du compte d'exploitation applicable à réserve et dividendes, toutes charges déduites, montre pour le premier semestre (Compte rendu du 20 juin 1852, page 23) à. 658,424 61

D'après le tableau des recettes et dépenses de l'exploitation pour le deuxième semestre 1852 (voyez ci-après, page 31), la portion des produits nets applicable à réserve et dividende, s'élève à. 711,576 10

Total pour l'exercice 1852. 1,370,000 71

Il y a lieu d'en distraire 6 pour 100 du capital social de 11 millions, conformément à l'art. 84 des statuts, afin de former le fonds sur lequel le prélèvement pour la réserve doit s'exercer. . . . . 660,000 »

Reste passible du prélèvement. . 710,000 71

Dont le dixième à verser à la réserve est de. 71,000 07

Le Conseil a décidé, dans sa séance du 27 novembre, que, conformément à l'article 85 des statuts, cette somme serait passée au compte de premier établissement, pour couvrir les travaux de ce genre exécutés pendant l'exercice, et qu'attendu l'insuffisance de ce prélèvement (voyez p. 19), le surplus serait pris, jusqu'à due concurrence, sur le prélèvement de 170,000 fr. autorisé par l'assemblée générale du 15 janvier 1852 (voir compte rendu, p. 17).

Article deuxième.

Règlement et fixation du dividende de l'exercice 1852.

D'après l'article qui précède, le total des bénéfices de l'exercice est de. 1,370,000 71

Mais il y a lieu d'en déduire :

1° Le prélèvement pour la réserve, fixé ci-dessus à 71,000 07

2° Le prélèvement sur les dividendes jusqu'à la concurrence de la somme employée sur celle de 170 000 fr. aux termes de l'art. 85, soit. . . . 29,407 18

Total à distraire . 100,407 25 — 100,407 25

Reste à partager. 1 269,593 46

Savoir :

Aux actions de capital, la moitié. . 634,796 73
Actions d'industrie des fondateurs et des gérants, l'autre moitié. 634,796 73

Total égal. 1,269,593 46
Les actions ayant reçu au 1er juillet. 330,000 »

Il reste à distribuer. 939,593 46

Le Conseil, par ses délibérations des 27 novembre et 7 décembre, a fixé le dividende de chaque action de capital à 213 fr., soit pour 2,200 actions. . . . . 468,600 »

Et celui de chaque action d'industrie des fondateurs et des gérants à 1,171 fr. 50 c., soit pour 400 actions pareille somme due . . . 468,600 »

Total. . . . . 937,200 »

La somme acquise à dividende étant de 939,593 46
Et celle à distribuer de . . . . . . 937,200 »

Il restera à joindre aux bénéfices du premier semestre 1853, un solde de. . 2,393 46

CHAPITRE CINQUIÈME.

Comptes divers.

Article premier.

EMPRUNTS RÉUNIS.

Situation des obligations au 30 septembre 1852, et résultat de la conversion.

D'après le compte rendu du 20 juin dernier, p. 14, il restait en circulation, au 31 mars 1852. . . 5,587 obli.
Il en a été amorti le 1er juillet 96

Il restait donc en circulation audit jour 5,491

Les porteurs de 5,049 de ces obligations ont accepté la proposition de conversion dans les conditions dont le compte rendu du 20 juin 1852, page 18, a donné connaissance à MM. les actionnaires. . . . 5,049

Il ne restait donc en circulation, au 30 septembre 1852, que 442

La situation de ces obligations se résume ainsi :

Obligations amorties par annulation à la souche, ou remboursement. 1,728
Obligations par échange contre un nombre égal d'obligations de l'emprunt de 1850. 5,049
Obligations non converties au 30 septembre 1852 442

Total égal au montant créé en 1841. . 7,210

Sur les 1,728 amorties,	415	n'ont donné lieu à aucun prélèvement.
Pour les	1,313	autres, le prélèvement sur les produits s'est élevé à 1,641,250 fr.
	1,728	

L'annuité pour l'amortissement des emprunts réunis fondée en 1841 (compte rendu du 20 mars 1841, p. 7) est de. . . . . 519,180 »

A déduire les intérêts de 442 obligations non converties, le sort n'en ayant désigné aucune à l'amortissement, ci, à 50 fr. par obligation, pour l'année . . . 22,100 »

Reste pour la charge représentant les obligations converties. . . . . 497,080 »

Leur conversion en obligations de l'emprunt de 1850, amortissable en 74 ans, a exigé à une obligation pour une 5,049 ob.
Prime à la conversion, frais, etc. 477

Ensemble 5,526

Dont l'annuité ne grève la Compagnie que de 292,325 40

Dégrèvement pour l'année. 204,754 60

Il convient d'observer que la conversion n'ayant été opérée que dans le deuxième semestre 1852, l'exercice ne profite de ce dégrèvement que pour moitié.

Article deuxième.

Emprunt de 1850.

Pour accomplir l'opération de la conversion des emprunts réunis, et conformément à l'autorisation qu'il en a reçue de l'assemblée générale, le Conseil d'administration, par délibération du 17 juin 1852, a créé trois séries nouvelles de l'emprunt de 1850, de chacune 2,500 obligations, complètement semblables aux 2,500 créées en vertu de l'autorisation de l'assemblée générale du 9 novembre 1850.

Le nombre des obligations de l'emprunt de 1850 s'est ainsi trouvé élevé à 10,000, dont il n'a été émis que 7,659.

Première série.

Au 31 mars 1852 (voir compte-rendu du 20 juin, page 14), le nombre des obligations en circulation s'élevait à 2,020
Pendant le semestre, il en a été émis. . . 240

Le nombre des obligations de la 1re série en circulation au 30 septembre 1852 est donc de 2,260

Ces 240 obligations ont produit une somme totale de 239,150 fr., soit en moyenne à 1,079 fr. 79 c.

Il y a donc eu amélioration du cours d'émission, par rapport à celui des semestres précédents.

Deuxième, troisième et quatrième séries.

Le nombre des obligations de l'emprunt de 1850, employées à la conversion de celle des emprunts réunis, s'élève, au 30 septembre 1852, à 5,326.

Qui ont été ainsi affectées :

Imputé sur les obligations de la 1re série . 127
La totalité de la 2e série, déduction faite de 6 obligations amorties. 2,494
La totalité de la 3e série, déduction faite de 6 obligations amorties. 2,494
Sur la 4e série. 411

Égalité 5,526

Résumé.

Sur 10,000 obligations créées en quatre séries :
Le montant émis s'élève à. 7,659
Le nombre des obligations annulées à la souche est de. 24
Le nombre des obligations restant à la souche est de. 2,317

10,000

Article troisième.

Tirage au sort pour l'amortissement des obligations d'emprunts.

Le Conseil d'administration a, dans sa séance du 27 novembre dernier, procédé à la désignation, par tirage au sort, des *quatre-vingt-dix-huit obligations des emprunts réunis*, et des *vingt-quatre obligations de l'emprunt de 1850*, à amortir au 1er janvier prochain.

1° *Emprunt réunis.*

Les obligations appelées à l'amortissement par la voie du sort portent les nos 2576 à 2673 inclus, et font partie de celles retirées de la circulation par suite de la conversion. Leur amortissement a donc lieu au profit de la Compagnie.

2° *Emprunt de 1850.*

Les obligations appelées à l'amortissement portent les numéros ci-après :

Première série. — 2,412 à 2,417. 6
Ces obligations sont à la souche et amorties au profit de la Compagnie.

Deuxième série. — 3,221 à 3,226. 6
Ces obligations sont en circulation.

Troisième série. — 6,665 à 6,670 6
Ces obligations sont en circulation.

Quatrième série. — 9,304 à 9,309. 6
Ces obligations sont à la souche et amorties au profit de la Compagnie.

Total. 24

Il sera prélevé 30,000 fr. sur les produits de l'exercice 1852 pour l'amortissement de ces vingt-quatre obligations.

De ces 30,000 fr. il sera employé en remboursement de douze obligations en circulation. . . 15,000 fr.

La première et la quatrième série n'étant pas encore complètement émises, les 15,000 fr. qui représentent l'amortissement des 12 obligations à la souche seront provisoirement imputés au fonds de premier établissement, ci 15,000

Égalité. 30,000

Article quatrième.

Mouvement des transferts pendant le semestre.

Actions de capital.

Le mouvement des actions de capital, pendant le deuxième semestre 1852, a donné lieu à 52 transferts, pour 140 actions, dont :

A Paris	19
A Lyon et Saint-Étienne.	80
Dans les départements.	»
A l'étranger	»
Actions mises au porteur	41
Total égal	140

Il y a eu, en outre, 1 mutation par décès, pour 1 action de capital.

Actions d'industrie.

Le mouvement des actions d'industrie a donné lieu pendant le semestre à 5 transferts pour 6 actions, dont :

A Paris	1
A Lyon et Saint-Étienne .	1
Dans les départements. .	»
Actions mises au porteur.	4
Total égal. . . .	6

CHAPITRE SIXIÈME.

Affaires générales.

Article premier.

Règlement des voies et moyens du compte de premier établissement pendant l'exercice 1852.

L'assemblée générale du 15 janvier 1852 a autorisé le prélèvement d'une somme de 170,000 fr. sur l'excédant des bénéfices nets de l'exercice 1852, au delà de 3 0/0 à chaque série d'actions, par application de l'art. 85 des statuts, ci. . . . . 170,000 »

Les dépenses de cette nature se sont élevées :

Pendant le premier semestre à 32,304 42
Pendant le deuxième semestre, à 68,102 83

Total. . . . 100,407 25

Conformément à l'art. 85 des statuts, cette dépense doit être couverte d'abord par le prélèvement au profit de la réserve sur les produits de l'exercice 71,000 07

Ensuite, par un prélèvement sur les dividendes de 29,407 18

Cette dernière somme est seule à imputer sur les 170 000 fr. ci-dessus. 29,407 18

Il reste donc sans emploi, sur le crédit de 170,000 fr., une somme de 140,592 82

Le Conseil propose à l'assemblée de voter l'annulation de ce crédit.

Article deuxième.

Budget des dépenses d'accroissement et de premier établissement pour l'exercice 1853.

Les prévisions de dépenses à faire pendant l'exercice 1853, pour les travaux d'accroissement et de premier établissement, s'élèvent à la somme de 150,000 f., destinés à pourvoir aux dépenses ci-après, savoir :

Accroissement du matériel par suite de l'augmentation du tonnage	70,000
Clôtures	10,000
Bâtiments des stations	20,000
Voies supplémentaires	20,000
Télégraphie électrique	10,000
Viaducs, élargissement et travaux divers .	20,000
Total	150,000

Le Conseil propose à l'assemblée d'autoriser l'emploi de cette somme sur les bénéfices nets de l'exercice 1853, conformément à l'art. 85 des statuts.

(La suite au numéro prochain.)

FAITS DIVERS.

La circulation, un instant rétablie sur toute la ligne du chemin de fer de Strasbourg, a été de nouveau empêchée par la neige dans la journée du 26 février, dit le *Courrier de Nancy*; nous sommes restés pendant vingt-quatre heures sans nouvelles de Paris par voie du chemin de fer.

Voici les renseignements qui nous parviennent :

Les trains 16 et 18, partis de Strasbourg, le premier, à 10 heures 25 minutes du matin; le second, à midi 10 minutes, ont été obligés de s'arrêter entre Marainviller et Lunéville. Le train 22, faisant le service des dépêches, parti à 3 heures 30 minutes, s'est arrêté entre Lutzelbourg et Sarrebourg.

La machine de réserve de Lunéville, montée par un inspecteur, est sortie pour tenter de leur porter du secours; mais à peu de distance de cette station, la machine s'est engagée dans la neige, de telle sorte qu'on a été même forcé de l'abandonner.

Aucun des trains venant de Paris n'est arrivé, ni samedi, ni dimanche; ils étaient arrêtés à Loxéville. La quantité de neige est si grande, que samedi, à trois heures du soir, les agents de la Compagnie ayant fait partir un train pour suivre l'itinéraire du train 16, il n'a pu aller que jusqu'à Foug, d'où il a dû revenir avec un autre train qui avait été envoyé également sur Paris.

Aucun accident néanmoins n'est survenu. Cinq cents hommes de la garnison de Strasbourg ont été envoyés auprès de Saverne et de Hommarting, et un grand nombre d'ouvriers sont partis de Nancy avec des outils. Lundi matin les courriers ont pu enfin arriver.

Sur le chemin de Strasbourg à Bâle, dit l'*Alsacien*, la perturbation a été moins grande. Il n'y a eu que des retards de quelques heures dans la marche des convois; mais on nous assure que lundi soir l'embranchement sur Thann n'était pas encore praticable.

Il paraît que la voie badoise de la rive droite a eu aussi des accidents; le lundi soir, après six heures, nous n'avions pas encore les journaux qui devaient nous arriver à deux heures de l'après-midi.

Du reste, la même chose s'est présentée sur toutes les autres lignes, ainsi que l'annoncent les journaux français et étrangers.

Dans ces cas de force majeure, il n'y a à demander aux administrations que de faire ce qui est possible pour se rendre maître au plus tôt des obstacles, et on n'a que des éloges à donner aux deux Compagnies françaises; elles ont même fait l'impossible.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,
Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler;

Les circulaires et arrêtés ministériels;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics;

Les statuts nouveaux ou modifiés;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. T. X. X., à Abbeville — N° 1, oui. — N° 2, non; l'ordre est donné. — N° 5, non. — N° 6, nous attendrons.

M. A. B., à Boulogne. — N° 1, oui. — N° 2, 1,000 fr., plus 100 fr. de prime. — N° 3. 300 fr. ou 100 fr. avec intérêt à 4 0/0 pour 200 fr., ou intérêt à 4 0/0 sur 300 fr.

M. L. P., à Valencienne. — N° 1, Nord, Orléans, Strasbourg. — N° 2, Midi; les obligations se valent. — N° 3, à votre choix. — N° 4, 22 mars. — N° 5, pas encore déterminé. — N° 6, les statuts viennent d'être homologués. — N° 7, on va coter les cours.

M. X. B. C., à Chalon-sur-Saône. — N° 1, cela devrait être, mais on ne peut rien garantir. — N° 3, attendre le 10 mars environ.

M. D., à Douay. — N° 1, gardez. — N° 2, 3, 4 et 5, vendre.

M. R., à B — N° 1, nous le ferons. — N° 2, incessamment — N° 3, 1° Nord, Orléans, Strasbourg, Saint-Germain; 2° Midi, Lyon, Méditerranée, Ouest.

M. L. M., à Fleurance. — N°s 1 et 2, oui. — N° 3, il sera fixé par l'assemblée générale. — N° 4, avant.

M. P. W., à Voisinlieu. — N° 1, ne prenez pas; n° 2, prenez.

M. L., à Paris. — N°s 1 et 2, oui. — N° 3, Nord et Stasbourg.

M. Q. F., à Nancy. — N°s 1, 2 et 3, nous ne connaissons pas cette société. — N° 4, garder.

M. Ch. M., à Trévoux. — La Compagnie Mackensie pour Bordeaux à Cette a obtenu en 1846 *une* action définitive pour *quatre* promesses. — Chaque action définitive est représentée maintenant par une éventualité. Vos seize actions définitives de la Compagnie Lapinsonnière sont représentées maintenant par seize éventualités, et vos 300 promesses Mackensie par 75 éventualités; ensemble 91.

M. R., à Bourges. — La conférence des délégués a arrêté les bases de la fusion en ce qui concerne les actionnaires. Une réserve a été faite qui garantit les parts de fondation.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kil. m; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 février 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	32,538	10
Bagages et marchandises	47,395	95
Total de la semaine	79,934	05
Semaine correspondante de 1852	64,504	20
Augmentation	15,479	85
Recettes du 1er au 18 février 1853	554,706	86
— — 1852	422,335	95
Augmentation	132,460	91

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	23,796	35
Bagages et marchandises	41,530	85
Total de la semaine	65,327	20
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	145,261	25
Total des Recettes du 1er au 4 février 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,063,891	90

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 6 au 19 février 1853.

Grande vitesse. — 2,018 voyageurs	5,253	56
Petite vitesse	25,793	42
Total	31,046	98
Semaine correspondante de 1852	42,124	45
Diminution pour 1853	11,077	47

Recettes du mois de décembre 1852.

Grande vitesse. — 4,825 voyageurs	12,988	76
Petite vitesse	133,241	93
Total du mois de décembre	146,230	69
L'année 1852, a donné en produits	1,150,016	56
L'année 1851, id. id.	908,163	91
Augmentation pour l'année 1851	241,852	65

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de février 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	23,157	10,799 70	240 »	11,039 70
1852.	22,660	10,471 55	238 25	10,709 80
En faveur de 1853.	497	328 15	1 75	329 90

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 19 au 25 février 1853.

53,297 voyageurs	210.490	30
Bagages, marchandises, etc	309,372	46
Total	519,871	75

Semaine correspondante de 1852.

61,207 voyageurs	200,053	90
Bagages, march., etc.	250.779	00
Produit total	451.432	99

Recette totale du 1er janvier au 25 février.

1853	4,472.386	10
1852	3,576,850	85

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 20 au 26 février 1853.

11,221 voyageurs	59.564 fr.	55 c.
Bagages, marchandises, etc	113 169	50
Total de la semaine	172,734	05
Total de l'exercice courant	1,356,284	40
Semaine correspondante de 1852	151,621	65
Exercice correspondant de 1852	1,223,080 fr.	20 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 20 au 26 février 1853.

7,008 voyageurs	21,224 fr.	35 c.
Bagages, Marchandises, etc	53,014	65
Total de la semaine	74,239	»
Total de l'exercice courant	1,910 744	05
Semaine correspondante de 1852	65,667	95
Total de l'exercice correspondant	1,664,908 fr.	50 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 20 au 26 février 1853.

(Grande vitesse.) 21,020 voyageurs.	133,121	45
(Petite vitesse.) bag., marchand.	161,256	27
Total de la semaine	294.377 fr.	72 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,267,897	48
Total	2,562,875	20
Semaine correspondante de 1852	263,196	35
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	1,910,781	45
Total de l'exercice correspondant	2,173,977	80

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 20 au 26 février 1853.

Voyageurs	145,762	85
Bagages, marchandises etc	335,529	88
Total	481,292	71
SECT. D'ANG^e. — Voyageurs	18,251	85
— Bagages, march., etc.	14,107	61
Totaux	513,652	17
Semaine correspondante de 1852	463,518	24
Différence en faveur de 1853	50,133	93
Recettes du 1er janv. au 26 fév. 1853.	4,018,140	13
Do de la section d'Angoulême	278,706	31
Total	4,296,846	44
Recette correspondante de 1852	3,525.497	64
Différence en faveur de 1853	771,348	80

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 19 au 25 février 1853.

2,375 voyageurs	7,186 fr.	75
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,219	15
Total de la semaine	21,405	90
Semaine correspondante de 1852	21 009	40
Différence en faveur de 1853.	396 fr.	50 c.
Recette du 1er janv. au 25 fév. 1853	164 139	30
Recette correspondante de 1852	174,359	50
Différence en faveur de 1852	10,220 fr.	20 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg *

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—6e semaine.

Du 5 au 11 février 1853.

37,239 voyageurs	156,058 fr.	15 c.
Bagages, messagerie, etc	32,523	58
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	176,720	03
Total de la semaine	365 301	76
Recettes antérieures	1,749,170	70
Total général	2,114,472	46

4e année. — 7e semaine.

Du 12 au 18 février 1853.

34,191 voyageurs	151,609 fr.	20 c.
Bagages, messageries, etc	33,761	95
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	166,354	61
Total de la semaine	351,725	76
Recettes antérieures	2,114.472	46
Total général	2,466,198	22

* C'est par suite d'une transposition, que la note insérée dans notre dernier numéro à la page des recettes, et qui concernait la Compagnie de *Strasbourg à Bâle*, a été appliquée à la Compagnie de *Paris à Strasbourg*, toujours fort exacte, au contraire, dans l'envoi de ses documents.

Nous publions aujourd'hui, à la fois le bulletin des recettes des deux semaines.

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

(6e semaine.)

Du 31 janvier au 6 février 1853.

9.540 Voyageurs	20,004	37
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	30,789	65
Total	50,794	02
Semaine correspondante de 1852	43,486	45
Recette totale du 1er janv. au 6 fév.	247.504	19
Do 1852	189 966	96
Différence en faveur de 1853	57,538	23

(7e semaine.)

Du 7 au 13 février 1853.

9.705 Voyageurs	20,069 fr	25
Messagerie, bagages, Marchandises, etc.	23.428	22
Total	43,497	47
Recette correspondante de 1852	37 919	55
Recette totale du 1er janv. au 13 fév.	291,001	66
Do 1852	227,956	51
Différence en faveur de 1853	63,045	15

(8e semaine).

Du 14 au 20 février 1853.

9,117 Voyageurs	20,093	60
Messageries, bagages, marchandises, etc.	27,589	27
Total	47,682	87
Semaine correspondante de 1852	39,862	73
Recette totale du 1er janv. au 20 fév.	335 948	86
Do 1852	267,819	24
Différence en faveur de 1853	68,129	62

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 21 au 27 février 1853.

Ouest.— 7,244 voyageurs, gr. vitesse	28,658	90
Petite vitesse	25,341	45
Total	54,000	35
Rive gauche. — voyag.	8,051	10
Total	62,051	45
Rive droite. — voyag.	15,842	»
Total	77,893	45
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	46,228	85
Rive gauche	9,648	75
Total	55,877	60
Rive droite	19,459	25
Total	75,336	85

Recette tot. du 1er janvier au 27 février 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	558,243 f.	69 c.
Id. 1852	466,346	30

Chemin de fer de Saint-Germain.

Recettes du mois de février 1853.

106,598 voyageurs	60,587 fr.	20
Redevances et péage des chemins de Rouen et de l'Ouest.	61,345	40
Total	121,932	60
Janvier 1852.		
101,450 voyageurs	113 272	26
Année 1853.		
246,755 voyageurs	264,690	75
Année 1852.		
207,398	230,584	47
Augmentation en 1853.		
39,357 voyageurs	34,106	28

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le troisième versement de 50 fr. par action, sous déduction de 3 fr. 50 c. pour intérêts à 5 0/0 du 1er octobre 1852 au 1er avril 1853, soit 46 fr. 50 c. par action, devra être effectué du 1er au 15 avril prochain :

A Paris, à la caisse de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23.

A Lyon, Place-Port-St-Clair, n° 21.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Conformément à l'art. 12 des statuts de la Compagnie, l'intérêt courra de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de 5 0/0 pour chaque jour de retard, à partir du 1er avril, pour les versements qui seraient opérés postérieurement au 15 du même mois.

Le versement de fr. 25, exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation, à partir du 1er avril, sous escompte de 3 0/0.

Les actions ainsi libérées des cinq premiers dixièmes seront échangées contre des titres au porteur.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 29 des statuts, aura lieu le jeudi 31 mars 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 44, à Paris.

Les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'art. 46 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 15 mars prochain, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :
Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

SIÉGE SOCIAL A PARIS, rue de la Victoire, 44. — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 30 mars, présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CERTIFICATS DE LIQUIDATION DE LA RIVE DROITE.

MM. Crosse et Ce, 2, rue de Louvois, achètent ces titres au comptant.

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANÇON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en conformité de l'article 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un cinquième appel de 50 francs par action pour l'époque du 5 mars 1853.

Les actions définitives au porteur leur seront délivrées au moment de ce versement, en échange des titres provisoires nominatifs.

L'intérêt à 5 0/0 par an sera exigé, à partir du 5 mars, conformément à l'article 16 des statuts, pour tous ceux qui n'auront pas opéré leur versement du 5 au 20 mars 1853.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66 ;

A Besançon, dans les bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, 72 ;

A Londres, chez MM. Charles Devaux et Ce.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont en outre prévenus, qu'en vertu de l'article 11 des statuts, ils auront la faculté de déposer, à partir du 5 mars, leurs titres au porteur dans la caisse sociale, en échange de certificats de dépôt nominatifs qui leur seront remis par la Compagnie.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues les mercredis et samedis, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66, à Paris.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, avec des crédits en compte-courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 3001, 3003, 3006, 3009, 3012, 3013, 3019, 3024, 3028, 3030, 3032, 3033, 3044, 3043, 3054, 3055, 3058, 3060, 3073, 3074, 3079, 3084, 3086, 3091, 3094, et celle de l'emprunt de 1847, portant les Nos 3001, 3021, 3027, 3041, 3047, 3058, 3063, 3072, 3074, 3091, 3093, 3097, désignées par le sort au tirage du 26 février 1853, seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1853, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 44, de 10 heures à 3 heures.

Les numéros 3783, 3789, 3790 de l'emprunt de 1847, sortis au tirage du 19 février 1851, et les numéros 3213, 3215, 3217 et 3294 de l'emprunt de 1845, sortis au tirage du 27 février 1852, n'ont pas encore été présentés au remboursement.

Par ordre du Conseil,
Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE ANONYME DU CHEMIN DE FER DE MULHOUSE A THANN.

L'assemblée des actionnaires de ladite Compagnie convoquée extraordinairement pour le 22 novembre dernier, n'ayant pas réuni le nombre d'actions fixé par les statuts pour délibérer valablement, MM. les actionnaires sont de nouveau convoqués en assemblée générale pour le mardi 8 mars présent mois, à 3 heures de l'après-midi, au Palais Bonne-Nouvelle (salle des Concerts), boulevart Bonne-Nouvelle, nos 20 et 22 à Paris.

LÉOPOLD JAVAL,
Administrateur.

TABLE DE PYTHAGORE.

Tout à la fois base et mécanisme de l'arithmétique, la *Table de Pythagore* expliquée, et élevée jusqu'à 99 fois 99, est aussi facile à comprendre qu'elle est utile et intéressante; c'est un BARÊME en dix magnifiques tableaux où se rencontrent les principaux calculs : la Multiplication, la Division, et, par conséquent, la Règle de Trois, la Règle de Compagnie, les Racines carrées, etc. L'ouvrage contient en outre le Cubage et des explications à l'usage du Commerce et de l'Industrie. — Cette brochure *illustrée* se termine par deux tableaux d'INTÉRÊTS SIMPLES et COMPOSÉS, et enfin par quatre tableaux **sur les Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — Prix : 1 fr. — *En vente chez l'auteur,* **J. Mentens** *rue Rochechouart, 9, et chez les principaux Libraires et Papetiers.* — Sur un bon de poste de 1 fr. 25 c., l'ouvrage sera envoyé *franco* à domicile.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

MM. les actionnaires et MM. les porteurs d'actions de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus que, dès le dernier versement qui a complété la moitié du montant des actions, la Banque de France admet aux avances de fonds, sur dépôt de titres, les actions et les obligations du chemin de l'Ouest.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Par suite de titres, MM. les propriétaires d'actions au porteur et de titres définitifs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 garanties par l'État, également au porteur, émises par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que *le dépôt* des dites actions et obligations sera reçu dans la Caisse sociale, rue Taitbout, n° 18, contre délivrance d'un récépissé nominatif et moyennant un droit de dix *centimes* par chaque titre déposé.

Les bureaux de la Compagnie, établis à Lyon et à Marseille, sont autorisés à recevoir ces dépôts pour les transmettre au siége de la Société sans autres frais que le droit de *dix centimes* indiqué ci-dessus.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les derniers jours qui ont précédé la liquidation ont été pleins d'écueils pour la rente et pour les actions de chemins de fer. Des nouvelles fort graves étaient arrivées de Vienne par le télégraphe. On craignait à la fois pour la vie de l'empereur d'Autriche et pour la situation des affaires en Orient. Ces nouvelles, qui, à toutes les époques, auraient produit une vive émotion à la Bourse, semblaient devoir exercer une influence encore plus fâcheuse, à un moment de la liquidation. La place était disposée à la hausse, et s'était habituée à l'idée que le cours de 81 serait facilement franchi sur le 3 0/0 pour la réponse des primes, et tous ceux qui étaient vendeurs de primes à découvert, craignant de se trouver au dépourvu, s'étaient hâtés de rechercher des rentes fermes. Mais la rente 3 0/0, qui était demandée depuis plusieurs jours de 80 80 à 81, est tombée brusquement à 80 fr., et ce cours renversait toutes les prévisions et bouleversait complétement les positions des spéculateurs. Ceux qui avaient racheté du ferme pour se couvrir de leurs ventes de primes, se voyaient à la veille d'être acheteurs de ferme à découvert, et ils ne trouvaient pas que le montant de leurs primes fût une garantie suffisante pour le cas d'une forte baisse. Ils se sont donc hâtés de vendre de nouveau, et leurs offres ont précipité la rente à 79 75. Cependant le mouvement de nos fonds était surtout à la merci des nouvelles; et comme le jour même de la liquidation, l'on a reçu des nouvelles tout à fait rassurantes de la santé de l'empereur d'Autriche, et que les difficultés sur la question orientale se sont trouvées tout à coup planies, les cours de nos fonds se sont raffermis. Cependant on a pu remarquer, au milieu des graves inquiétudes produites par les nouvelles de Vienne, une stabilité de bon augure sur nos fonds. Notre 3 0/0 a baissé de 80 80 à 79 75, c'est-à-dire d'environ 1 fr., et notre 4 1/2 0/0, de 106 à 105 70, c'est-à-dire de 30 c. seulement, tandis qu'à Vienne, les mêmes nouvelles ont produit de 4 à 5 0/0 de baisse sur les métalliques.

Les actions de chemins de fer subissent généralement l'influence des diverses oscillations de la rente. Lorsque le 3 0/0 est en baisse, il arrive généralement des offres sur les chemins. Cependant, ces dernières valeurs donnent toujours lieu à des achats nombreux au comptant à la moindre réaction de 10 à 15. Le Nord tend constamment à revenir à 900; Lyon, à 930, et Strasbourg, à 830. On n'a pas encore pu franchir ces divers cours; mais la spéculation a commencé à s'y habituer, et les réalisations de bénéfices deviennent de plus en plus rares, ce qui fait croire que ces lignes ne tarderont pas à obtenir des cours plus élevés.

Une hausse rapide a eu lieu à la dernière bourse sur les actions de Saint-Germain, qui ont monté tout à coup de 1,635 à 1,725. On sait qu'il est toujours question de négociations pour le rachat des actions de cette Compagnie par les lignes de la fusion normande. La hausse a été produite par le bruit répandu que les négociations touchaient à leur terme.

Les actions des chemins de fer suisses ont donné lieu à quelques affaires. Le Centre de la Suisse, après avoir touché à 480, a repris brusquement à 490. On parle depuis quelques jours de la fusion de cette Compagnie avec celle de l'Ouest de la Suisse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 février jusqu'à celle du 3 mars.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 80 85 à 79 80, elle a repris à 80 70. Elle a varié à terme de 80 80 à 79 75, elle a repris à 81, et elle est restée à 80 90.

La rente à 4 1/2 0/0 a fléchi de 106 10 à 105 70 et elle est restée à 106 50 au comptant; elle a varié à terme de 106 20 à 105 55 et elle est restée à 105 75.

La Banque a fléchi de 2,800 à 2,797 50.

Les actions du Crédit mobilier ont fléchi de 890 à 860; elles ont repris à 915 et elles ont fermé à 910. Le Crédit foncier a fléchi de 880 à 855; il est resté à 890. Les obligations foncières ont fléchi de 1,115 à 1,110.

Les actions du Nord ont fléchi de 888 25 à 873 75; elles ont monté à 900, elles sont restées à 890.

Strasbourg a fléchi de 822 50 à 805 et a fermé à 825.

Lyon a baissé de 920 à 905 et est resté à 925.

Orléans a fléchi de 1,050; à 1,030 il a fermé à 1,046 25.

Rouen a monté de 1,030 à 1,070, il est resté à 1 053.

Le Havre a monté de 490 à 502 50.

Bâle a monté de 355 à 360.

L'Ouest a monté de 735 à 760.

Avignon a fléchi de 765 à 740; il est resté à 760.

Cherbourg a fléchi de 620 à 600; il a fermé à 618 75.

Besançon a monté de 545 à 555.

Gray a fléchi de 537 50 à 535.

Le Midi a fléchi de 600 à 590; il est resté à 604 50.

Dieppe a fléchi de 345 à 338 75.

Montereau a fléchi de 285 à 272 50.

Saint-Germain a fléchi de 1,615 à 1,600; il a repris à 1,680 au comptant et à 1,720 à terme.

La rive gauche de Versailles s'est tenue à 340.

Samedi. — Les cours ont été très-offerts pendant toute la bourse, et toutes les valeurs sont restées en baisse par suite des dépêches défavorables de Vienne sur les affaires d'Orient et sur la santé de l'empereur d'Autriche. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 105 75; le 3 0/0 de 50 c. à à 80 fr. au comptant. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Nord a fléchi de 875 à 876 25; Strasbourg, de 375 à 806 25; Lyon, de 3 75 à 907 50; Orléans, de 7 50 à 1,032 50; le Havre, de 2 50 à 487 5 ; Bâle, de 1 25 à 355; Avignon, de 5 à 745; l'Ouest, de 3 75 à 741 25; Gray, de 5 à 535; Cherbourg, de 7 50 à 607 50; le Nord, de 2 50 à 592 50; Dieppe, de 5 à 340. Rouen a monté de 2 50 à 1,030. Le Crédit foncier a fléchi de 20 à 86, et le Crédit mobilier, de 15 à 872 50.

Lundi. — Les cours étaient demandés au commencement de la bourse. La reprise des primes s'est faite à des prix plus élevés qu'on ne s'était attendu, mais les cours étaient plus faibles à la clôture. Le 3 0/0 a fait 80 50 et 80 40 au comptant; il est resté à 80 10 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 105 90 à 106 05, et à terme de 106 10 à 105 90. La Banque a fait 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 880 à 875. Le Crédit foncier a fait 855; les obligations foncières, 1,111 25. Le Nord a varié de 88 à 885; Strasbourg, de 808 75 à 811 25; Lyon, de 905 à 910. Avignon a fait 750; l'Ouest, 745; Orléans, 1,030 et 1,037 50; Rouen, 1,030 et 1,032 50; le Havre, 437 10 et 487 50; Bâle, 356 25; Montereau, 275; Gray, 535; Cherbourg, 615 et 612 50; le Midi, 592 50 et 595; Dijon, 550; Saint-Germain, 1,620; Versailles (r. g.), 337 50; Dieppe, 342 50.

Mardi. — La liquidation de la rente s'est faite en hausse, mais les cours étaient plus faibles à la clôture; les reports étaient modérés. Les chemins de fer étaient recherchés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 80 50; le 4 1/2 0/0, de 10 à 106 15. La Banque a fait 2,800. Le Crédit foncier a monté de 17 50 à 872 50. Les obligations foncières, de 1 25 à 1,112 50. Le Crédit mobilier a monté de 25 à 900; le Nord, de 5 à 890; Strasbourg, de 1,375; Lyon, de 13 75 à 923 75; Orléans, de 7 50 à 1,045; Rouen, de 17 50 à 1,050; le Havre, de 5 à 497 50; Bâle, de 3 75 à 360; l'Ouest, de 5 à 730; Cherbourg, de 3 75 à 616 25; le Nord, de 3 75 à 598 75; Gray s'est tenu à 535; Dijon, à 550. Saint-Germain a monté de 5 à 1,625; Versailles, de 2 50 à 340. Dieppe a fléchi de 5 à 337 50. Montereau s'est tenu à 275.

Mercredi. — Les premiers cours étaient en hausse, mais cette ardeur ne s'est pas soutenue et toutes les valeurs étaient offertes à la clôture. La liquidation des chemins de fer s'est faite dans de bonnes conditions; leurs cours étaient bien tenus. Le 3 0/0 a fait 80 90 et a rétrogradé à 80 55 au comptant; il a varié à terme de 81 05 à 80 60. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 106 30 à 106 20, et à terme de 106 50 à 106 45. La Banque a fait 2,800. Le Crédit foncier a monté de 7 50 à 880. Les obligations foncières ont fléchi de 2 50 à 1,110. Le Crédit mobilier a fait 915 et il est resté à 905. Le Nord a varié de 900 à 890; Strasbourg, de 827 50 à 820; Lyon, de 927 50 à 920. Orléans, de 1,045 à 1,046 25; Rouen, de 1,050 à 1,065. Le Havre a fait 500; Bâle, 340; Avignon, de 760 à 755; l'Ouest, 755; Cherbourg, de 612 50 à 615; le Midi, de 600 à 598 75; Montereaux, 272 50; Dieppe, 340. Saint-Germain a monté de 10 à 1,635.

Jeudi.—Le commencement de la bourse était faible; il y avait encore des offres sur toutes les valeurs; mais à partir de deux heures les cours se sont raffermis et la rente a fermé en hausse. La rente 3 0/0 a monté de 15 à 80 70 au comptant et de 30 à 80 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 30 à 106 50 au comptant, et de 30 à terme à 106 75. La Banque a fléchi de 2 50 à 2,797 50. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 910. Le Crédit foncier a monté de 10 à 890; les Obligations foncières, de 2 50 à 1,112 50. Le Nord s'est tenu à 890. Lyon a monté de 3 75 à 923 75; Strasbourg, de 3 75 à 823 75; Orléans, de 3 75 à 1,046 25. Rouen a fléchi de 10 à 1,055. Le Havre a monté de 2 50 à 502 50. Bâle s'est tenu à 360. L'Ouest a monté de 5 à 760; Cherbourg, de 3 75 à 618 75; Dijon, de 5 à 555; le Midi, de 3 75 à 602 50; Saint-Germain, de 45 à 1,680 au comptant, et de 85 à 1,720 à terme. Montereau a fait 270; Dieppe, 338 75.

Vendredi. — La bourse a été ferme. La rente 3 0/0 est restée sans variations mais il y avait des demandes sur le 4 1/2 et sur les chemins. Le 3 0/0 a varié de 80 65 à 80 70; le 4 1/2, de 106 50 à 106 10; la Banque, de 2,800 à 2,797 50; Orléans, de 1,043 75 à 1,045; Rouen, de 1,070 à 1,063 50; le Havre, de 508 75 à 506 25; le Nord, de 890 à 891 25; Strasbourg, de 822 50 à 825; Lyon, de 920 à 926 25; Cherbourg, de 622 50 à 620; Avignon, de 760 à 755. l'Ouest, de 7 50 à 752 50 ex-dividende; le Midi, de 607 50 à 610; Saint-Germain, de 1,750 à 1,740. Bâle a fait 360; Dieppe, 340; Montereau, 275; Sceaux, 200 et 196.

J. MINÈS.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — **Bourse de Paris, Cours du 26 février au 4 mars 1853.**

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	NOMS des lignes.	26 comp.	26 terme.	28 comp.	28 terme.	1 comp.	1 terme.	2 comp.	2 terme.	3 comp.	3 terme.	4 comp.	4 terme.
710	913*	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord	875 25	876 25	888 »	888 75	880 »	882 »	890 »	890 »	890 »	893 »	891 25	895 »
tout.	137	98	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	1030 »	1030 »	1032 50	1010 »	1050 »	1070 »	1075 »	1065 »	1055 »	1065 »	1092 50	1065 »
tout.	92	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre	487 50	485 »	492 50	495 »	497 50	500 »	500 »	502 50	502 50	507 50	506 25	510 »
tout.	51	54	34,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	340 »	»	342 50	»	337 50	»	340 »	»	382 75	»	340 »	»
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	607 50	608 75	612 50	613 50	613 25	615 »	615 »	616 25	618 75	620 »	620 »	623 75
tout.	25	99	18,000	500	tout.	35 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	»	1600 »	1620 »	1600 »	1625 »	1525 »	1635 »	1635 »	1640 »	1720 »	1740 »	1750 »
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	»	335 »	337 50	»	340 »	»	342 »	»	340 »	»	337 50	»
149	»	99	30,000	500	250	21 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	741 25	737 50	745 »	742 50	750 »	755 50	755 »	762 50	760 »	763 »	755 50	750 »
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	150 »	»	»	»	150 »	»	150 »	»	150 »	»	155 »	»
323	1552	99	300,000	500	tout.	52 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans	1032 50	1027 50	1037 50	1035 »	1045 »	1042 50	1042 50	1047 50	1046 25	1050 »	1045 »	1050 »
527	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg	806 25	805 »	811 25	815 »	825 »	825 »	820 »	827 50	823 25	827 50	825 »	830 »
141	138	98	81,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle	335 »	332 50	336 25	»	360 »	357 50	360 »	360 »	360 »	360 »	360 »	»
»	175	99	32,000	500	350	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray	531 »	532 50	533 »	»	535 »	575 »	555 »	»	535 »	»	535 »	535 »
383	515	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	907 50	907 50	910 »	912 50	921 75	916 »	920 »	931 25	923 75	925 »	926 25	930 »
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Monter. à Troyes	275 »	»	275 »	»	275 »	»	272 50	»	270 »	»	275 »	280 »
»	»	99	5,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	D'Aovins aux Oomes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	33,200	500	200	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	330 »	330 »	330 »	330 »	330 »	330 »	330 »	»	355 »	»	360 »	360 »
tout.	57	perp	2,300	5,000	tout.	498 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon	8000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	4[illegible]	»	»	1584 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Dº (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	80,000	500	475	5 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	745 »	747 50	753 »	750 »	»	760 »	755 »	760 »	758 »	760 »	755 »	757 50
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	592 50	593 »	595 »	592 50	598 75	598 75	598 75	600 »	602 50	610 »	610 »	610 »
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeau. à la Teste	240 »	»	240 »	»	245 »	»	243 »	»	245 »	»	245 »	»
tout.	64	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellam^re	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	50	90	5,400	500	tout.	55 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
								Rentes 3 0/0	80 »	79 85	80 40	80 40	80 50	80 85	80 55	80 60	80 70	80 00	80 7.	80 85
								Rentes 4 1/2 0/0	105 75	105 65	106 65	105 90	106 15	105 80	105 80	106 45	106 50	105 75	106 10	106 85
								Banque de France	2800 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2797 50	»	2797 50	»
								Crédit mobilier	872 50	870 »	875 »	860 »	900 »	903 50	903 »	907 50	910 »	915 »	915 »	917 50
								Comptoir national	610 »	»	640 »	»	640 »	»	637 50	[illegible]	640 »	642 50	648 »	645 »
								Banque Foncière	860 »	860 »	865 »	880 »	872 50	875 »	860 »	890 »	890 »	890 »	892 50	885 »
								Dº Obligations (Cert.)	1110 »	1125 »	1111 25	1140 »	1112 50	1111 50	1110 »	[illegible]	1112 50	1112 50	1110 »	1111 25

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 26 février au 4 mars 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembours	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	25	28	1	2	3	4
1851.	150,000	75 ans.	335	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	370 »	370 »	370 »	370 »	370 »	»
Dº	80,000	50 —	1,030	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »
1852.	60,000	50 —	535	625	15 55	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	330 »	340 »	»	335 »	333 »	340 »
1852.	152,328	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill	Dº Nouvelles 3 0/0	»	330 »	330 »	330 »	330 »	447 50
Dº	5,300	99 —	1,000	1,250	55	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Dº	30,300	50 —	500	510	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	372 50	375 »	»	375 »	372 50	375 »
1848.	11,434	43 —	1,125	1,250	23	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Dº	5,201	43 —	1,200	1,250	58	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,405	30 —	1,025	1,250	28	»	Dº Dº	Ouest	1110 »	»	1110 »	1120 »	»	»
1845.	7,319	34 —	1,105	1,250	28	mai. nov.	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
Dº	5,848	47 —	1,125	1,250	58	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	1140 »
1848.	15,333	51 —	750	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	»	»	»	»	1130 »	»
1852.	150,000	99 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelles 1852	366 25	367 50	367 50	366 25	367 50	365 »
1845.	5,887	78 —	1,000	1,250	20	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	920 »	920 »	»	»	920 »
1847.	4,988	68 —	1,000	1,250	25	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	1128 »	»	»	»	»	1135 »
1846.	15,000	78 —	1,000	1,250	25	Dº	mars. sept.	Rouen au Havre	1050 »	»	1053 »	»	»	1055 »
1848	5,000	87 —	800	1,250	30	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	1310 »	»	»	»	1310 »
1843.	5,775	47 —	1,100	1,350	55	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	525	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	510 »	»	540 »	»	540 »	510 »
1841.	4,000	» —	800	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 25 février au 3 mars. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	25	26	28	1	2	3
Nord	887 50 à 890 »	890 » à 895 »	887 50 à 890 »	893 75 à 900 »	893 75 à 900 »	887 50 à 890 »
Paris à Strasbourg	820 » à 822 50	820 » à 825 »	818 75 à 825 »	818 75 à 822 50	835 » à 837 50	825 » à 837 50
Cie d'Orléans	1000 » à 1050 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1030 »	1000 » à 1030 »	1010 » à 1030 »	1000 » à 1050 »
Paris à Rouen	1012 50 à 1025 »	1015 50 à 1033 »	1015 50 à 1033 »	1015 50 à 1037 50	1025 50 à 1062 50	1037 50 à 1065 50
Rouen au Havre	481 25 à 495 75	480 » à 490 »	481 25 à 493 75	415 25 à 493 75	487 50 à 500 »	475 » à 505 »
Lyon	920 » à 932 50	918 75 à 930 »	918 75 à 920 »	925 » à 930 »	933 » à 931 25	910 75 à 925 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

O Offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** D Demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	510 »	Mootchanin. charb.	5000	»	Gaz de Bayonne	»	510 »	Mélusine... Assur. mar.	5000	15 0/0 b.
Caisse Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1170	Aziocourt charb.	1/1 500	600	— de Wazemmes	500	155	Sécurité mar.	5000	25 0/0 b.
— Hypothécaire	1000	155 »	Seyssel (français) Asph.	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde mar.	5000	4 0/0 b.
Sambre à l'Oise canal.	1000	825	Dº (anglais) Asph.	100	»	— — 2e série	100	48 »	Chambre d'assur. mar.	5000	13 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1500 »	Bastennes Asph.	1000	400	— de Besançon	440	525 »	Vigie mar.	5000	10 0/0 b.
Aire à la Bassée canal.	5000	5300	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	»	— de Boulogne (Paris)	1000	550 »	Océan mar.	5000	25 0/0 b.
Bourgogne canal.	1000	1035	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4100 »	— de Versailles	500	525	Nationale Inc.	5000	140 0/0 b.
Quatre Canaux	1000	1200	Maubeuge (Nord) Forg.	1/6 000	500	— Cinq villes du Nord	500	»	Générale Inc.	5000	470 0/0 b.
Ténez (cuivre).	100	105	Alais Forg.	3000	1730	Messageries Nationales.	10000	40000	Union Inc.	5000	58 0/0 b.
Vieille-Montagne (zinc).	1000	1080 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1001	—— Caillard	1000	885	France Inc.	5000	35 0/0 b.
Prusse Rhénane (zinc).	375	800	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	525	Gondoles parisiennes	20	172 50	Phénix Inc.	4000	5400 »
Stolberg (zinc).	750	570	Valentin-Coq Usine.	500	»	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2100	Providence Inc.	5500	24 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) cuivre.	100	45	Soc. Cail et Cie Usine.	1000	1500	Omnibus (rive gauche).	250	180 »	Urbaine Inc.	5000	50 0/0 b.
Blanzy charb.	1000	1930	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Favorites Omnibus.	500	180	Confiance Inc.	5000	5 1/4 0/0 b.
Grand'Combe charb.	1000	1350	Télégraphe sous-marin	25	30 px-d.	Hirondelles Omnibus.	1000	350	Soleil Inc.	6000	55 0/0 b.
Chazotte charb.	1/3200	401	Gaz anglais... (Paris)	2500	6800 »	Orléanaises Omnibus.	1000	760	Nationale Vie.	5000	17 0/0 b.
Charbonnages belges	500	540	— français... (Dito)	500	1230 »	Tricycles Omnibus.	500	460	Générale Vie.	7500	82 0/0 b.
Pont-de-Loup (sud) charb.	1000	200	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Compagnie gén. Pet. V.	500	830 »	Union Vie.	5000	4 0/0 b.
Mines de la Loire charb.	1/55040	590 »	— Lacarrière. (Dito)	2000	4200 »	Dostrees Pet. voit.	500	310 »	Glaces d'Oignies. Belg.	1000	1885 »
Grand'Combe charb.			— de Belleville libéré	500	1110 »	Lutéciennes Pet. voit.	500	535 »	Guadalquivir	400	401 25
Centre-du-Flénu charb.	1000	135	— — non lib.	500	1100 »	Sylphides Pet. voit.	500	551 50	Docks	250	231
Long-pendu charb.	500	»	— du Nord (Batign.)	500	650 »	Générale Ass. mar.	15000	31 0/0 b.	Maberly (Amiens)	500	525
Épinac charb.	1/2 400	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français mar.	5000	40 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	522 50
Haute-Loire charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports mar.	5000	61/2 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	114 38

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 618 — 12e ANNÉE. — N° 11 — SAMEDI 19 MARS 1853

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

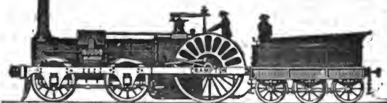
PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

FONDÉ EN 1842.



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loysel et Cie, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

SOMMAIRE.

Remboursement des cautionnements.

Le gouvernement de l'empereur Napoléon vient de prendre une mesure qui constate la grande sagesse, la loyauté et l'équité qui l'animent : les cautionnements des anciennes Compagnies de Bordeaux à Cette, Fampoux à Hazebrouck et Lyon à Avignon, retenus par le Trésor par suite de l'impossibilité matérielle où s'étaient trouvées ces Compagnies de remplir leurs engagements, vont leur être rendus en partie. Nous publions plus loin le décret qui leur restitue la moitié du montant de ces cautionnements.

On sait que les anciennes Compagnies dont il est question avaient été entraînées à se constituer, d'après les devis dressés par l'administration, devis renfermant des erreurs considérables; de sorte que si l'on peut reprocher aux Compagnies de n'avoir pas rempli leurs engagements, les torts des agents du gouvernement étaient leur excuse. Dans cette situation, le gouvernement a non-seulement fait acte d'équité et de justice en restituant la moitié du cautionnement, mais il a fait en outre preuve de sagesse, car la retenue de la moitié qu'il a faite est un avertissement donné aux Compagnies futures qu'elles ne sauraient être trop prudentes dans les demandes de concession qu'elles peuvent former.

J. Mirès.

Société générale du Crédit mobilier.

Nous avons dit que la faveur dont jouissaient les actions du Crédit mobilier tenait à la condition absolue qui lui est imposée de n'accorder son concours qu'à des sociétés revêtues de la forme anonyme, et à l'approbation impériale donnée à ses statuts.

La Société du Crédit mobilier ayant reçu, outre le privilége que lui constitue l'approbation de ses statuts, l'autorisation d'émettre des obligations pour dix fois son capital, peut, en conséquence, si son crédit s'étend et se consolide, élever ses bénéfices dans une énorme proportion. C'est là ce que tout le monde a compris, et ce qui a élevé si haut le cours des actions du Crédit mobilier. Mais cette situation si favorable n'est pas sans imposer de grands devoirs à la Compagnie. Réaliser des primes plus ou moins fortes ne doit être que la conséquence de ses opérations et non son but unique. Sa mission est plus haute; elle consiste à développer le crédit industriel et à l'asseoir sur des bases solides; mais, pour atteindre ce but, la société doit avoir assuré son existence en se consolidant. La prudence la plus rigoureuse, la circonspection la plus grande doivent être ses seuls guides; agir autrement serait compromettre ce qu'elle a le devoir de protéger et diriger.

Ce n'est pas sans motifs que nous avons rappelé dans notre dernier numéro les éminents services rendus pendant cinquante ans par la Banque de France avec son minime capital de 67 millions, et les 500 millions d'affaires faites en 1852 par le Comptoir d'escompte avec un capital de 6 millions. En invoquant ces précédents, nous avons voulu démontrer par des exemples la nécessité absolue pour tout établissement de crédit, de consolider sa base avant d'étendre ses opérations. Supposons, par exemple, que l'appui donné dans ces dernières années par la Banque de France au crédit public et à l'industrie, l'eût été à l'origine de sa fondation, évidemment la première crise l'aurait emportée; mais la sagesse de ses directeurs, leur prudence excessive dans les premiers temps de sa création, ont été sa sauvegarde et ont produit l'immense confiance que la Banque de France inspire actuellement. Il est, en effet, bien certain que cette confiance ne s'est développée et consolidée que parce que pendant de nombreuses années la Banque de France a constamment offert une sécurité entière, non-seulement aux porteurs de ses billets, mais aussi à ses actionnaires.

Le Comptoir d'escompte n'a vu également ses opérations prendre un grand accroissement en 1852, que parce que ses opérations, pendant les quatre années qui s'étaient écoulées depuis sa création, avaient été dirigées avec sagesse et prudence. Tels sont les modèles que la Société du Crédit mobilier doit avoir devant les yeux; elle aura le même succès, si à son origine elle se préoccupe avant tout de se consolider, afin de pouvoir rendre un jour à l'Etat et à l'industrie les services qu'on est en droit d'attendre d'elle.

La Société du Crédit mobilier suit-elle cette marche ? cherche-t-elle à se consolider, en se plaçant au-dessus d'une crise par la constitution définitive de son capial ? s'efforce-t-elle de conjurer tout embarras en calmant l'imagination des faiseurs de projets et en restreignant dans de justes limites les émissions de papier qui en sont la suite ?

Nous craignons qu'il n'en soit pas ainsi, et qu'elle n'ait au contraire une disposition à encourager les nouvelles affaires afin d'élever le cours de ses titres, en procurant à ses actionnaires des actions au pair dans les Sociétés nouvelles.

Les actions du Crédit mobilier ne sont versées qu'à 250 fr.; la faveur dont elles jouissent et l'abondance de l'argent étaient deux motifs puissants pour les faire libérer et pour avoir ainsi une base plus large; la société, en possession d'un capital de soixante millions, offrirait une garantie plus grande aux porteurs à venir des obligations qu'elle doit

émettre. Au lieu de prendre ce parti si sage, qu'a-t-elle fait? elle a, d'une part, suspendu tout appel de fonds, laissé ses actions nominatives, ce qui est un grand inconvénient pour le secret des opérations ; et en même temps, elle a préparé une émission d'obligations portant intérêt à 3 0/0 par an et payables à 45 jours de vue. Nous le demandons à tout homme impartial, ne vaudrait-il pas mieux que la Société du Crédit mobilier se procurât des fonds en les demandant à ses actionnaires, puisqu'ils n'ont opéré que la moitié de leurs versements, que de demander ces capitaux au crédit par une émission d'obligations qui présente l'inconvénient grave de créer une échéance fixe pour une Société qui, ayant déjà employé son capital social en valeurs ou reports, ne peut pas défaire ses opérations sans créer quelques embarras sur la place?

Sans prétendre que la tendance de la Société générale du Crédit mobilier soit moins de se consolider que d'élever le cours de ses actions, nous devons cependant signaler cette disposition, peut-être plus apparente que réelle, disposition que nous regarderions comme fâcheuse, car elle pourrait arrêter le développement d'une institution appelée à régénérer notre industrie en lui procurant des capitaux à un prix qui lui permettrait de rivaliser avec l'Angleterre.

Nous savons très-bien que ce n'est pas le vulgaire sentiment de voir les actions que l'on a créées, atteindre un prix élevé, qui pousse la Société du Crédit mobilier dans la voie où elle est engagée; elle est dirigée par une plus noble, plus grande pensée; elle croit que le haut prix de ses actions sera un élément de crédit qui lui permettra d'émettre plus facilement ses obligations au taux de 3 0/0 d'intérêt, et payables à quarante-cinq jours de vue. Nous pensons que les hommes si intelligents qui dirigent le Crédit mobilier se trompent. A notre avis, ils obtiendront de l'argent à de bien meilleures conditions quand ils auront réalisé le capital social de 60 millions, parce que la garantie qu'ils offriront aux prêteurs sera alors plus réelle. Ils atteindront même un degré de confiance beaucoup plus grand de la part des capitalistes, et leurs obligations trouveront plus facilement des preneurs, s'ils négligent un peu le développement de la prime sur leurs actions, pour ne s'occuper que de la consolidation de leur œuvre.

Cette prime, du reste, est déjà assez considérable sur les diverses valeurs du Crédit mobilier et du Crédit foncier pour satisfaire les appétits les plus exigeants, car elle ne s'élève pas à moins de 78 millions divisés comme suit :

	Versement.	Cours des actions.	Prime.
Crédit mobilier	30,000,000	900	48 millions.
— foncier	12,500,000	900	20
Obligat. foncières	20,000,000	1,100	10
	62,500,000		78

Ainsi les primes dépassent de beaucoup le montant des versements. Un résultat semblable, obtenu dans une si courte période, avec les difficultés qu'a rencontrées à son origine la Société du Crédit mobilier, avec l'opposition faite à cette institution par des maisons puissantes, doit pleinement satisfaire les créateurs de ces diverses sociétés. Ils ont atteint en bien peu de temps la limite du possible en matière de crédit, et nous pensons que leur unique préoccupation doit être maintenant d'assurer l'avenir de leur œuvre en la consolidant.

Les directeurs du Crédit mobilier, s'ils adoptaient cette marche, rendraient au gouvernement, au crédit industriel et aux affaires, de plus grands services qu'en multipliant de nouvelles émissions de papier ; car si la situation de notre marché est excellente, si les capitaux sont abondants et peuvent facilement satisfaire à tous les appels de fonds qui doivent être faits en 1853, il ne faut pas oublier que les valeurs créées en 1852 ne sont pas encore classées. Les actions des compagnies de Cette, Cherbourg, Gray, Dijon, etc., sont encore dans un petit nombre de mains; les actions et obligations du Crédit mobilier et du Crédit foncier ne sont pas encore suffisamment appréciées ou connues, pour que la grande masse des capitalistes de France ou de l'étranger les aient absorbées. Il s'écoulera quelque temps avant que les titres de toutes ces sociétés soient assez divisés pour permettre sans inconvénients de nouvelles émissions d'actions, et nous croyons sincèrement que si les directeurs du Crédit mobilier jugeaient la situation du point de vue que nous indiquons, ils penseraient comme nous, et se préoccuperaient uniquement de se garantir autant que possible contre toute chance fâcheuse en élargissant et consolidant la base même de leur société.

J. Mirès.

Chemin de Rouen au Havre.

La Compagnie du chemin du Havre, qui avait ajourné au 8 mars sa résolution relative à la fusion des lignes de l'Ouest et de la Normandie, a accepté les conditions qui lui étaient proposées, et donné son adhésion aux proportions adoptées en faveur des diverses lignes de la fusion.

La Compagnie du Havre a fait des réserves à l'égard d'une somme qui est disponible et qui permettrait de distribuer environ 12 à 15 fr. par action.

Il ne reste plus qu'à connaître le sort réservé à la Compagnie de Dieppe; nous examinerons ensuite toutes les questions qui se rattachent à la fusion et à l'avenir de ses actions.

G. Lenoir.

Eventualités de Lyon à Avignon.

Le décret qui restitue la moitié du cautionnement des chemins de Fampoux à Hazebrouck, de Bordeaux à Cette, et de Lyon à Avignon, a soulevé de vives objections en ce qui concerne les éventualités de Lyon à Avignon placées dans une situation particulière, par suite du traité passé entre les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de Lyon à Avignon et la Compagnie nouvelle de Lyon à Avignon. Nous avons publié ce traité dans notre numéro du 10 juillet 1852, mais nous le reproduisons textuellement afin que les intéressés puissent se rendre compte, autant que possible, de leurs droits.

CHEMIN DE FER DE LYON A AVIGNON, EN LIQUIDATION.

Conditions auxquelles les porteurs de coupons de liquidation seront admis à souscrire des actions de la nouvelle Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Ces conditions résultent des accords intervenus, le 23 décembre 1851, entre le Comité de liquidation et les soumissionnaires de la ligne de Lyon à Avignon, devenue concessionnaire de cette ligne par décret du 3 janvier 1853.

Les propriétaires de bons de cautionnement ou éventualités de l'ancienne Société du chemin de fer de Lyon à Avignon, seront admis dans la nouvelle Compagnie concessionnaire et leurs titres reconnus par celle-ci, aux conditions et dans les proportions ci-après :

1° Les porteurs de bons qui souscriront des actions de la nouvelle Compagnie, pourront opérer le versement des cinq premiers dixièmes des actions souscrites (soit 250 fr. par action) en bons de cautionnement, jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur nominale de ceux-ci. En conséquence, les bons, qui représentent une valeur nominale de 35 fr. 32 c., seront admis comme versement à raison de 17 fr. 66 c. par titre.

2° Les actions ainsi libérées des cinq premiers dixièmes, ou soit de 250 fr., au moyen de versement en bons de cautionnement, seront nominatives; elles ne seront détachées de la souche et remises au titulaire que contre paiement du sixième dixième, lequel devra être versé en numéraire, ainsi que les dixièmes suivants.

3° Les cinq derniers dixièmes à verser en numéraire seront appelés aux époques et dans les proportions fixées pour la généralité des actions formant le capital social de la nouvelle compagnie. Toutefois, il ne pourra être fait d'appel avant le 1er janvier 1854.

4° Les cinq premiers dixièmes payables en bons de cautionnement, seront exigibles au moment de la souscription des actions.

5° Les porteurs de bons qui ne pourraient pas réunir de groupes de titres en quantité suffisante pour représenter une valeur exacte de 250 fr. pour chaque action souscrite, auront la faculté de compléter le versement en numéraire.

6° Les intérêts des 250 fr. par action versés en bons de cautionnement, courront à partir du jour de l'ouverture de la section d'Avignon à Valence.

7° Les propriétaires des bons de cautionne-

ment, qui useront de la faculté qui leur est réservée ci-dessus, opéreront le transfert desdits bons au profit et aux frais de la nouvelle Société. La forme de ce transfert sera ultérieurement déterminée par celle-ci.

8° Le Comité de liquidation a fait réserve de tous les droits de la Compagnie qu'il représente, pour poursuivre contre l'État le remboursement du cautionnement de 10 millions.

Dans le cas où, par l'effet de réclamations judiciaires ou par tout autre moyen, l'on réussirait à obtenir le remboursement soit intégral, soit partiel, dudit cautionnement, les sommes recouvrées, sous toutes déduction des frais et avances, recevront l'affectation suivante :

Si les sommes recouvrées sont inférieures ou égales au quart du cautionnement, et représentent 8 fr. 83 c. au plus par bon, elles seront appliquées jusqu'à due concurrence à libérer les actions des dixièmes non encore appelés.

Les sommes recouvrées en sus du premier quart du cautionnement jusqu'à concurrence d'un second quart, ou soit d'autres, 8 fr. 83 c. au plus par bon, seront attribuées à la nouvelle Compagnie.

Tous les recouvrements excédant la moitié du cautionnement, ou soit 17 fr. 66 c. par bon, seront partagés par moitié entre la nouvelle Compagnie et les actionnaires des actions souscrites.

9° Les droits de la nouvelle Compagnie sur les sommes qui pourraient être recouvrées, ainsi qu'il est expliqué à l'article précédent, ne s'appliquent qu'aux bons du cautionnement qui lui auront été transférés.

Elle n'aura aucun droit à la portion du cautionnement remboursé qui serait afférente aux titres dont les propriétaires n'auraient pas usé de la faculté qui leur est réservée de s'intéresser dans la nouvelle concession. Ces remboursements demeureront la propriété exclusive du comité de liquidation pour être attribuée à qui de droit.

10° Le délai accordé aux propriétaires de bons de cautionnement pour user de la faculté qui leur est réservée, sera de trois mois au moins, à dater de l'avis de mise en demeure qui aura été publié par la nouvelle Compagnie.

11° Dans le cas où dans un délai de six mois, à partir de l'avis de la mise en demeure dont il est question au paragraphe précédent, le cautionnement de l'ancienne Compagnie viendrait à être restitué, ou admis dans une combinaison financière du gouvernement, les deux Compagnies contractantes ont fait réciproquement réserve du droit de déclarer la résiliation de leurs accords.

L'exécution partielle que ces accords pourraient avoir reçue ne ferait pas obstacle à leur résiliation, et les parties intéressées seraient remises en l'état où elles étaient avant l'exécution.

Les membres composant le comité de liquidation de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon :

BROSSET aîné,
ARLÈS DUFOUR,
ET. GAUTIER,
EM. TEISSIER,
BARILLON.

Nous allons faire connaître les diverses interprétations qui ont été données à ces conventions.

Les porteurs d'éventualités prétendent qu'ils ont droit :

1° à 17 fr. 66 c. par éventualité, qui doivent être compris dans le versement, jusqu'à concurrence de 250 fr., pour chaque action de la Compagnie nouvelle d'Avignon ;

2° à 17 fr. 66 c. par éventualité, pour le montant de la prime de 250 fr. environ par action, que gagnent les titres de Lyon à Avignon ;

3° à 8 fr. 83 c. pour la moitié de la restitution faite par le gouvernement, conformément à l'art. 8 de la convention ci-dessus.

En résumé, les porteurs d'éventualités auraient droit, selon eux, à une somme équivalente à environ 44 fr. 15 c.

Les adversaires des porteurs d'éventualités prétendent que la convention ci-dessus ne devenait définitive qu'après la mise en demeure prévue par l'art. 11 de ladite convention; que la mise en demeure n'ayant pas eu lieu, la convention n'avait reçu aucun commencement d'exécution, et que les parties rentrent dès lors sous l'empire de la seconde partie de l'art. 11 qui porte que dans le cas où le cautionnement de l'ancienne Compagnie viendrait à être restitué, *ou admis dans une combinaison financière du gouvernement*, les deux Compagnies se réservaient réciproquement le droit de déclarer la résiliation de leurs accords; — que la restitution d'une partie du cautionnement est une combinaison financière qui dégage complètement la nouvelle Compagnie.

Les adversaires des éventualités ajoutent que restituer 44 fr. 15 c. pour une somme de 35 fr. 32 c., lorsque le gouvernement a voulu infliger une retenue aux anciens actionnaires, ce serait d'abord un non sens et ensuite un démenti donné à la pensée du gouvernement.

Un troisième parti conclut en ces termes : « Que la Compagnie de Lyon à la Méditerranée rembourse intégralement les porteurs d'éventualités, qu'elle leur restitue les 35 fr. 32 c., montant de leur cautionnement ; de cette façon elle pourra s'affranchir des obligations résultant de la convention ci-dessus. »

Enfin, une quatrième opinion s'est produite, pour le cas où le traité recevrait une pleine et entière exécution; en voici les éléments :

1° La nouvelle compagnie devant toucher sur l'indemnité gouvernementale, une somme de 2,500,000 fr., l'appel de fonds serait réduit à environ 470 fr.

2° Ces 470 fr. seraient payés par les porteurs d'éventualités comme suit :

250 fr. environ pour 14 demi-éventualités à 17 fr. 66 chacune.
125 fr. environ pour 14 indemnités gouvernementales à 8 fr. 83 chacune.
95 fr. espèces.

Ensemble, 470 fr.

De sorte qu'avec 14 éventualités et une somme de 95 fr. en espèces, on aurait droit à une action libérée valant actuellement près de 800 francs.

Mais il ne faut pas perdre de vue que la nouvelle compagnie n'a pas encore mis les porteurs d'éventualités en demeure de se prononcer; qu'elle a la faculté d'attendre jusqu'au 1er janvier prochain la remise des titres en échange des éventualités; qu'elle ne doit à ces actions aucun intérêt avant l'ouverture de la section d'Avignon à Valence, et que dès lors les porteurs d'éventualités sont menacés d'attendre longtemps encore la solution de cette affaire. Nous pensons que, dans l'intérêt de toutes les parties, il serait nécessaire qu'une transaction intervînt qui régularisât toutes les positions et permît aux porteurs d'éventualités d'utiliser leurs titres. Nous ne voulons indiquer aucune solution ; nous laissons cette initiative aux intéressés, en nous réservant d'examiner les propositions qui seront faites, soit par le comité de liquidation de l'ancienne compagnie de Lyon à Avignon, soit par la nouvelle compagnie.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

(Assemblée générale.)

L'an 1853, le mardi 8 mars, à 3 heures de relevée, MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann se sont réunis en assemblée générale dans une des salles du Palais Bonne-Nouvelle, à Paris, sur la convocation faite par M. Léopold Javal, resté seul administrateur et présent à la séance.

Conformément à l'art. 40 des statuts, l'assemblée choisit et désigne, par acclamation unanime, pour composer le bureau,

Savoir, pour président : M. Carlos Forel, l'un des chefs de la maison Nicolas Koechlin et frères.

Pour scrutateurs : M. Jules David, administrateur de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle,

Et M. Moussette, commissaire impérial des chemins de fer.

Pour secrétaire : M. Pouget, avocat, tous acceptant et prenant place.

Le bureau ainsi constitué, M. le président se fait remettre :

1° Les exemplaires ci-après des journaux de Paris et de Mulhouse désignés pour la publication des actes de Société, dans lesquels a été fait l'avis de convocation de la présente assemblée, en conformité de l'art. 9 des statuts.

Savoir : *La Gazette des Tribunaux,*
Le Droit,
Les Petites affiches,
Les Affiches de Mulhouse,

Les feuilles des divers autres journaux contenant aussi avis de convocation :

L'Industriel alsacien.
Le Courrier du Bas-Rhin.
Le Journal des Chemins de fer.
Le Constitutionnel.
La Presse.
Les Débats.

3° La feuille de présence des actionnaires assistant à l'assemblée.

M. le Président met son visa sur lesdites pièces, lesquelles demeureront annexées au présent procès-verbal.

Ensuite, il donne connaissance à l'assemblée du procès-verbal du 22 novembre dernier qui précède, ainsi que des pièces y annexées, le tout déposé sur le bureau. Ce procès-verbal constate la remise de l'assemblée, convoquée pour ledit jour, 22 novembre dernier, faute de réunion du nombre suffisant d'actionnaires pour délibérer valablement.

Il établit les questions qui étaient à l'ordre du jour de l'assemblée ainsi remise.

Ces constatations préalables terminées, le bureau, par l'organe de M. le Président, déclare l'assemblée régulièrement constituée.

M. le Président explique, en outre, que la présente assemblée convoquée faute d'un nombre suffisant d'actions représentées à celle du 22 novembre dernier, ne peut statuer que sur les objets à l'ordre du jour de ladite réunion du 22 novembre, lequel ordre du jour est ainsi conçu :

« 1° Procéder à la nomination de deux membres du Conseil d'administration de ladite Compagnie en remplacement de deux administrateurs démissionnaires ;

» 2° Délibérer sur les mesures à prendre auprès du gouvernement, notamment en ce qui concerne le prolongement de Toul à Nancy ;

» 3° Apporter aux statuts les modifications qui seront reconnues nécessaires. »

L'assemblée passe ensuite à l'examen et à la discussion des questions à l'ordre du jour.

La parole est accordée à M. Léopold Javal, administrateur.

M. Léopold Javal, après avoir fait l'exposé des diverses péripéties par lesquelles a passé la Compagnie, et après avoir fait pressentir la destinée réservée à la ligne de Mulhouse à Thann, termine par ces mots :

« On dit que les grands mangent les petits. Il » n'en est pas ainsi en matière de chemins de fer, » et sous un gouvernement qui a la fibre des in- » térêts de tous, ce sont les grandes lignes qui » sont appelées à faire la prospérité des petites, » surtout quand, comme la nôtre, elles ont le » bonheur d'*être têtes de ligne.* »

Diverses explications sont ensuite échangées entre M. Léopold Javal et plusieurs actionnaires.

Aucun des actionnaires ne réclamant plus la parole sur l'ensemble des questions, M. le Président clôt la discussion générale et met aux voix chaque point à l'ordre du jour.

Sur le premier point, nomination de deux administrateurs,

La presque totalité des actionnaires présents propose de nommer MM. Bornemann et Clary administrateurs et de voter par assis et levé. L'assemblée adoptant cette proposition à l'unanimité, nomme pour administrateurs de la Compagnie de Mulhouse à Thann, M. Bornemann, de Hambourg, banquier à Paris, et M. Nicolas Clary.

Sur les autres points de l'ordre du jour, l'assemblée n'a pas statué et s'est bornée à engager la nouvelle administration à s'en préoccuper pour en saisir ultérieurement la Société, en tout ou en partie après nouvel examen de la situation dans laquelle la Compagnie de Mulhouse à Thann se trouve, par suite de différents projets et combinaisons.

En conséquence, elle invite l'administration à continuer les négociations commencées et à faire toutes les diligences nécessaires auprès du gouvernement pour assurer le présent et l'avenir de la Société.

Avant de se séparer et sur la demande de M. le général Dehennault, l'assemblée vote des remerciments à M. Léopold Javal, pour le zèle énergique et persévérant qu'il a déployé pour la défense et le maintien des droits et des intérêts de la Société.

Situation de la Banque de France.

Le *Moniteur* publie ce matin la situation de la Banque de France arrêtée au 10 mars 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 10 mars, à 485 millions ; il était, au 10 février, de 479 millions. — Augmentation de l'encaisse : 6 millions.

Le portefeuille, au 10 mars, est de 272 millions ; il était, au 10 février, de 307 millions. — Diminution : 35 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 10 mars, de 47 millions; elles étaient, au 10 février, de 53 millions. — Diminution : 6 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer, sont, au 10 mars, de 65 millions ; elles étaient, au 10 février, de 67 millions. — Diminution : 2 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur, qui était, le 10 février, de 671 millions, est descendue, au 10 mars, de 662 millions. — Diminution : 9 millions.

En résumé, nous trouvons entre les deux situations, au 10 février et au 10 mars 1853, les différences suivantes :

Augmentation de l'encaisse...	6,000,000
Diminution du portefeuille...	35,000,000
Diminution des avances sur effets publics.	6,000,000
Diminution des avances sur chemins de fer.	2,000,000
Diminution sur la circulation.	9,000,000

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 10 mars 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	302,052,173	98
Numéraire dans les succursales.	92,726,966	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....	116,835	80
Portefeuille de Paris, dont 50,041,152 fr. 24 c., provenant des succursales.......	133,020,240	69
Portefeuille des succursales, effets sur place........	138,802,841	»
Avances sur lingots et monnaies	1,834,100	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	1,338,326	»
Avances sur effets publics français..........	35,505,036	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	11,287,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	48,340,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..........	16,256,109	»
Avances à l'État par le traité du 30 juin 1848..........	75,000,000	»
Rente de la réserve..........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,376,294	82
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,674,250	»
Intérêt dans les comptoirs nationaux d'escompte..........	89,000	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	584,401	57
Divers..........	166,156	74
	1,020,141,588	70

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque.......	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.......	507,403,500	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	155,349,275	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,395,522	99
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	11,789,883	»
Compte courant du Trésor créditeur........	98,412,335	50
Comptes courants de Paris....	99,378,994	71
Comptes courants dans les succursales.......	28,041,816	»
Dividendes à payer..........	584,850	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	2,647,823	91
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	710,457	02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	327,025	67
Divers..........	2,169,354	51
	1,020,141,588	70

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Chemin de Graissessac.

L'abondance des matières ne nous permet pas de publier aujourd'hui les statuts du chemin de Béziers à Graissessac, ainsi que plusieurs autres documents qui trouveront place dans un prochain numéro.

Glaces d'Aix-la-Chapelle.

Dans notre dernier numéro nous avons fait connaître les noms des membres composant le Conseil d'administration de la Société des glaces d'Aix-la-Chapelle. Dans cette nomenclature nous avons omis celui de M. J. Leroux, ancien banquier.

La faveur avec laquelle les actions de cette Société ont été recherchées s'explique naturellement par la comparaison de cette affaire avec les Sociétés analogues. L'emploi des glaces coulées a pris depuis quelques années un tel développement que les deux grands établissements de St-Gobain en France et Ste-Marie-d'Oignies en Belgique ont dû accroître leur fabrication dans une très-grande proportion; On sait qu'en France l'établissement de Saint-Gobain a presque le monopole du marché; en Belgique c'est la Société d'Oignies qui est en possession du marché belge; mais ces deux Sociétés se disputent le marché allemand, qui comprend 70 millions d'habitants, et dans lequel les glaces coulées n'entrent qu'avec un droit qui équivaut selon les dimensions de 15 à 70 0/0. Il est dès lors facile de se rendre compte de l'avenir d'une entreprise qui aura le monopole de la consommation dans un aussi vaste territoire.

Pour juger autant que possible de l'avenir réservé à la Société des glaces d'Aix-la-Chapelle, il suffit de considérer la situation financière des deux Sociétés de Saint-Gobain et d'Oignies: la première, déjà ancienne, voit ses actions de 7,500 fr. atteindre le prix de 31,000 fr.: et celle d'Oignies, dont les actions ont été en majeure partie livrées à une maison de banque justement considérée, moyennant le prix de 700 fr. chacune, sont demandées à 1,880 fr.

Cependant la Société d'Oignies a acquis, moyennant 3 millions, la verrerie dans laquelle elle a fondé son établissement, tandis que le même apport dans la Société d'Aix-la-Chapelle n'a coûté que 48,000 fr. — Si en outre on considère que la Société d'Oignies n'a qu'un marché restreint de 4 millions d'habitants, que la Société d'Aix-la-Chapelle doit satisfaire à la consommation de 70 millions d'habitants; que de plus la main-d'œuvre, le sable, le plomb, les pyrites sulfureux, etc., etc., sont infiniment meilleur marché à Aix-la-Chapelle qu'en Belgique, on reconnaîtra que la faveur dont jouissent les actions des glaces d'Aix-la-Chapelle est complétement justifiée.

G. Lenoir.

Exposition universelle à Paris en 1855.

Nous donnons plus loin le texte d'un décret publié ce matin par le *Moniteur*, et annonçant une exposition universelle des produits de l'industrie pour le 1er mai 1855.

Cette exposition aura lieu à Paris, dans le palais que l'on construit en ce moment aux Champs-Elysées. S'il ne se fût agi que des constructions et de l'aménagement intérieur des bâtiments, l'exposition aurait pu avoir lieu en 1854, mais il a fallu laisser aux fabricants français et étrangers le temps de se préparer à ce grand concours pour y prendre une part digne d'eux.

Les succès que nos rares exposants ont obtenus à Londres en 1851 garantissent ceux réservés à notre industrie en 1855. Non pas que nous veuillons dire que nous l'emporterons sur nos concurrents dans toutes les branches de manufactures; mais la facilité avec laquelle on peut venir à Paris, l'attrait que cette ville offre par elle-même aux voyageurs, attireront un immense concours de curieux qui apprendront à connaître nos produits, qui les apprécieront, et, en en reportant le goût dans leurs résidences, deviendront pour nous de précieux acheteurs.

L'industrie des chemins de fer recevra un grand élan de cette solennité et en retirera des profits considérables. Si le nombre des étrangers qui ont visité Londres en 1851 a été relativement restreint, c'est aux inconvénients de la traversée, aux ennuis du séjour de Londres qu'il faut l'attribuer en grande partie. Il n'en sera pas de même en 1855 pour l'exposition universelle de Paris: on parle le français partout, et partout on a un immense désir de visiter la France et surtout sa capitale, si richement dotée de monuments et de collections d'art mises librement et sans rétribution à la disposition du public.

Nous reviendrons d'une manière spéciale sur les questions d'économie internationale que l'exposition universelle de 1855 soulève et qu'elle permettra de résoudre; nous nous bornons aujourd'hui à les indiquer, en remerciant le chef de l'Etat de l'acte par lequel il a convié l'Europe, le monde entier à se réunir en un grand congrès industriel dont Paris sera le siége. C'est un nouveau gage donné à la politique de la paix, et un stimulant honorable pour les hommes de travail de tous les pays.

G. Lenoir.

Palais de l'Industrie.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Une exposition universelle des produits agricoles et industriels s'ouvrira à Paris, dans le Palais de l'Industrie, au carré de Marigny, le 1er mai 1855, et sera close le 30 septembre suivant.

Les produits de toutes les nations seront admis à cette exposition.

Art. 2. L'exposition quinquennale qui, aux termes de l'art. 5 de l'ordonnance du 4 octobre 1833, devait s'ouvrir le 1er mai 1854, sera réunie à l'exposition universelle.

Art. 3. Un décret ultérieur déterminera les conditions dans lesquelles se fera l'exposition universelle, le régime sous lequel seront placées les marchandises exposées et les divers genres de produits susceptibles d'être admis.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 8 mars 1853

NAPOLEON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

F. de Persigny.

Remboursement des Cautionnements.

Vu les lois des 15 et 16 juillet 1845, 21 juin 1846, relatives à la concession des chemins de fer de Fampoux à Hazebrouck, de Lyon à Avignon, et de Bordeaux à Cette, et les ordonnances royales homologatives desdites concessions;

Vu les art. 30 et 31 des cahiers des charges annexés auxdites lois, portant qu'en cas de déchéance des compagnies adjudicataires ou concessionnaires, les cautionnements fournies par elles seront acquis au Trésor public;

Vu les décisions du ministre des travaux publics en date du 28 décembre 1847, par lesquelles il déclare les Compagnies déchues de leurs concessions à partir dudit jour, 28 décembre;

Vu la décision du ministre des finances du 21 février 1848, portant qu'en conséquence de la déchéance prononcée contre lesdites compagnies, les cautionnements déposés par elles à la Caisse des dépôts et consignations, savoir: un million cinq cent mille francs par la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck; dix millions par la compagnie de Lyon à Avignon, et onze millions par la Compagnie de Bordeaux à Cette, sont acquis au Trésor public, et y seront versés par la Caisse des dépôts, sauf examen ultérieur des réclamations des compagnies, lequel versement a été effectué le 2 mars 1848;

Vu les diverses demandes adressées au gouvernement dans l'intérêt des compagnies, et tendantes à obtenir la restitution de leurs cautionnements;

Vu l'arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne en date du 18 mars 1852, qui rejette la réclamation portée devant lui au nom de la Compagnie de Bordeaux à Cette;

Vu le pourvoi formé devant notre Conseil d'Etat par cette Compagnie contre ledit arrêté:

Considérant que l'application qui a été faite aux Compagnies de la déchéance prévue par leurs cahiers des charges est conforme au droit, mais qu'il importe, au point de vue de l'équité et dans l'intérêt du crédit public, d'en modérer la rigueur;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'Etat aux départements des finances et des travaux publics,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Article premier. Notre ministre des finances

est autorisé à restituer, par voie de transaction, aux anciennes Compagnies de Fampoux à Hazebrouck, de Lyon à Avignon, et de Bordeaux à Cette, la moitié du capital de leurs cautionnements respectifs.

Art. 2. Il est accordé aux parties intéressées un délai de trois mois à compter de la date du présent décret, pour déclarer si elles entendent profiter du bénéfice de cette disposition en se désistant de toutes prétentions et de toutes instances pendantes au sujet des cautionnements dont il s'agit.

Art. 3. Le surplus desdits cautionnements non restitué demeurera définitivement acquis au Trésor public et fera recette au budget de l'exercice 1853.

Art. 4. Nos ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 6 mars 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat des finances,

BINEAU.

Le ministre secrétaire d'Etat des travaux publics,

P. MAGNE.

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

Les travaux du chemin de fer d'Avignon à Valence sont poussés avec une grande activité. On nous écrit d'Avignon, le 1er mars, que la chaussée qui relie Avignon au Pontet, village distant de 6 kilomètres, est achevée ; la pose des rails est également terminée.

La distance qui sépare Bédarrides du Pontet, 12 kilomètres environ, a tout son approvisionnement de rails qui seront posés en peu de temps.

Chemin de fer de Bordeaux à Cette.

1re SECTION.

Mardi dernier, M. Selge, ingénieur en chef de la première section, est venu visiter le tracé de la ligne dans le quatrième arrondissement confié à M. Gérardin, ingénieur ordinaire. Cet arrondissement, le plus long de tous, comprend une étendue de 40 kilomètres; il commence sur le territoire de la commune de Gironde et finit à Tonneins. Les travaux les plus importants de cette partie, consistant en terrassements et ouvrages d'art, sont concentrés entre Gironde et l'emplacement de la station de La Réole. Partout ailleurs, la ligne traversera des plaines, où les travaux sont de peu d'importance.

M. l'ingénieur en chef, de concert avec M. Gérardin, a éloigné des rives de la Garonne le tracé jusqu'alors étudié, pour le faire traverser en tranchées les coteaux situés au nord de La Réole. Cette détermination a été motivée par le trop grand rapprochement de la ligne des bords du fleuve et par la flexibilité du terrain en cet endroit.

La question relative à la traversée de ville est résolue. La ligne passera au pied du bâtiment de la sous-préfecture, entrera en tunnel sous la promenade des Tilleuls, sortira à quelques mètres de la rue Sainte-Colombe, traversera cette gorge en remblai, et arrivera à l'extrémité du jardin des frères Faucher, où commencera le second tunnel pour sortir à une centaine de mètres de la promenade des Justices, entre la route impériale et la Garonne. — C'est à la sortie de ce tunnel que doit être établie la station de La Réole.

Communications entre Londres et Paris.

Chambre des Communes. M. J. Mac Gregor appelle l'attention du secrétaire de la trésorerie sur le retard éprouvé actuellement à Douvres par les personnes qui voyagent entre l'Angleterre et la France. Il est arrivé que, dans différentes circonstances, des voyageurs, se rendant de Paris à Londres par la malle de nuit, n'ont pas pu arriver à Londres aussitôt qu'ils l'eussent pu faire s'ils n'avaient pas été retenus à Douvres par l'examen de leurs bagages et empêchés ainsi de profiter du premier train. (Ecoutez !)

M. Wilson. La question dont on vous entretient a exclusivement trait à la malle de nuit de Paris, quittant Paris à sept heures et arrivant à Londres à huit heures du matin. Pour rendre justice aux commissaires de Douvres, il convient de dire ici qu'ils sont animés du désir de donner le plus de facilité possible aux voyageurs. Un des arrangements pris par eux est que leurs employés doivent veiller toute la nuit, afin d'examiner les bagages à la station avant le départ des malles de Londres. Je dois dire aussi qu'il résulte des renseignements pris que l'arrivée des bateaux, surtout en hiver, est incertaine, et que, lors du départ des trains de poste, il arrive fréquemment qu'on laisse en arrière des voyageurs et plus fréquemment encore leurs bagages. Je m'étais mis en correspondance à ce sujet avec les commissaires des douanes, et, après examen, nous avons adopté un arrangement pour lever la difficulté. On propose que des employés de la douane soient de service à la station de London-Bridge, afin de recevoir les trains de nuit venant de Douvres. Mais, comme il arriverait fréquemment que le bateau arriverait à Douvres longtemps avant le départ du train, et que des voyageurs pourraient se plaindre d'avoir une heure à passer à Douvres sans utilité et seraient encore retenus à Londres ; tout en donnant des facilités à Londres on ne supprimera pas les facilités données à Douvres. Si le voyageur arrive à temps, ses bagages seront examinés à Douvres ; et, si le temps ne s'y prête pas, l'inspection aura lieu à Londres. (Ecoutez !) J'espère que les employés de Douvres recevront l'ordre d'envoyer une dépêche télégraphique au moment du départ du train, de manière que les autorités de Londres puissent savoir si l'inspection a eu lieu ou non à Douvres. De cette manière, si l'inspection a eu lieu à Douvres, il ne sera pas besoin de les retenir à Londres. Afin de permettre aux autorités de prendre les noms des étrangers, il sera nécessaire que la liste de bord des passagers soit envoyée avec les bagages.

Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

EXERCICE 1852. — 2e SEMESTRE.

Du 1er avril au 30 septembre 1852.

COMPTE RENDU

De l'assemblée générale du 20 décembre 1852.

(Suite.)

Article troisième.

Embranchement de Sorbiers.

La construction de l'embranchement de Sorbiers n'est pas encore terminée.—Le syndicat de cette Compagnie espère que les retards ne se prolongeront pas au-delà de six mois.

Les sommes que la Compagnie du chemin de fer a payées pendant le semestre pour sa part dans la dépense des travaux exécutés, montent à. .	11,458 33
Il avait été payé dans les semestres précédents	67,083 34
Les paiements effectués à la date du 30 septembre dernier montent à.	78,541 67

Article quatrième.

Conversion des emprunts réunis.

L'opération de la conversion des emprunts réunis, dont les bases ont été expliquées dans le rapport fait à l'assemblée générale du 21 juin dernier (compte rendu, page 17), s'est accomplie avec succès.

Sur 5,491 obligations restant en circulation au 1er juillet dernier, 442 seulement ne s'étaient pas présentées à la conversion, au 30 septembre.

Quelques retardataires ont été admis depuis lors.

On a pu voir (page 16) que les résultats économiques de la conversion ont tout à fait répondu aux espérances du Conseil et de l'assemblée générale.

Article cinquième.

Interprétation de l'art. 31 des statuts.

Après un long examen de la demande formée par le Conseil d'administration, à ce autorisé par l'assemblée générale, l'administration supérieure est sur le point de soumettre au conseil d'État un projet de décret, favorable à l'interprétation de l'art. 31 des statuts, dans le sens proposé par la Compagnie.

Le Conseil d'administration est donc fondé à espérer que cette grave question sera prochainement résolue.

Article sixième.

Liquidation des dividendes non distribués.

Ainsi qu'il en a été rendu compte dans le rapport du précédent semestre (page 18), le Conseil d'administration s'est vivement préoccupé du désir, depuis longtemps manifesté par MM. les actionnaires, de voir terminer et solder enfin le compte des dividendes non distribués, dont les fonds avaient été employés en travaux extraordinaires et de premier établissement.

Cette liquidation se divise en deux périodes :

La première comprend les exercices 1846, 1847, et le premier semestre de l'exercice 1848.

La seconde période commence par le deuxième semestre 1848, et comprend en outre les exercices 1849, 1850, 1851.

Les droits relatifs à cette deuxième période sont

restés attachés aux actions, et les ont suivies dans les mains de leurs propriétaires actuels.

Pour ce qui concerne la première période, au contraire, le montant de ces dividendes a été détaché des actions, et se trouve représenté entre les mains des actionnaires par des certificats de liquidation provisoire, montant à 560 fr. par action de capital, et à 3,080 fr. par action d'industrie des fondateurs et des gérants, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 20 juin 1848 (Compte-rendu, page 20).

PREMIÈRE LIQUIDATION.

Exercices 1840-1847, *et* 1er *semestre* 1848.

Aux termes de la délibération précitée de l'assemblée générale du 20 juin 1848, les résultats de la liquidation définitive étaient subordonnés, entre autres choses aux conséquences d'une sentence arbitrale à intervenir alors, et qui a été effectivement rendue sous la date du 15 juillet 1848.

Cette sentence a ordonné le paiement aux actionnaires des dividendes reconnus et non distribués, avec intérêt à 6 0/0 par an, à partir du jour de la demande judiciaire.

Des à-compte ou provisions ont été payés à diverses époques sur le montant des certificats de liquidation provisoire, mais non pas en même temps à toutes les classes d'actionnaires.

Cette différence dans les époques de paiements a rendu indispensable l'application des sentences en ce qui concerne les intérêts de retard.

Cette mesure a reçu un commencement d'exécution le 1er mars 1850, par un paiement de 153,329 fr., et le 1er mars 1851 par un second paiement de 53,801 fr. (Voir comptes-rendus des 20 juin 1850, page 29, et 20 juin 1851, page 11.)

Mais ces intérêts ne s'appliquant qu'au règlement des 3 0/0 par an pour chaque série, la liquidation définitive a dû comprendre le compte d'intérêts pour les sommes excédant ces 3 0/0.

Le Conseil d'administration a arrêté le compte définitif de la liquidation des dividendes non distribués pour la première période, aux chiffres ci-après :

Principal.	2,251,078 20
Sur quoi il a été payé aux actionnaires, en diverses fois, et non compris les paiements pour intérêts de retard dont il vient d'être parlé.	1,635,819 »
Reste à répartir .	615,259 20
Le décompte du solde des intérêts de retard, déduction faite des paiements effectués, monte à.	241,626 40
Total revenant aux porteurs des certificats de liquidation provisoire	856,885 60

Laquelle somme, répartie entre les deux séries, eu égard aux paiements faits à chacune d'elles, se divise conformément au tableau ci-après :

SOMME TOTALE.	PAR SÉRIE			SOIT PAR ACTION		
	DU CAPITAL.	DE L'INDUSTRIE.		DE CAPITAL.	D'INDUSTRIE.	
		Fondateurs.	Gérants.		Fondateurs.	Gérants.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
856,885 60	424,421 10	79,327 65	353,136 85	192 92	1,322 12	1,038 63

DEUXIÈME LIQUIDATION.

Deuxième semestre 1848, *et exercices* 1849, 1850 *et* 1851.

La liquidation définitive des dividendes non distribués pour la deuxième période, réglée sur des bases analogues à celles de la première liquidation, donne pour montant total en principal. . .	2,654,743 21
Sur quoi les actionnaires ont reçu en divers paiements	2,196,870 20
Reste à répartir. . . .	457,873 01
Le décompte des intérêts de retard, déduction faite des paiements effectués, monte à.	75,175 30
Total revenant aux porteurs actuels des actions.	533,048 31

Laquelle somme répartie entre les deux séries, eu égard aux paiements faits à chacune d'elles, se divise conformément au tableau ci-après :

SOMME TOTALE.	PAR SÉRIE.			SOIT PAR ACTION		
	DU CAPITAL.	DE L'INDUSTRIE.		DE CAPITAL.	D'INDUSTRIE.	
		Fondateurs.	Gérants.		Fondateurs.	Gérants.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
533,048 31	281,744 32	23,045 94	228,228 04	128 08	384 10	671 25

Les résultats des deux liquidations se résument ainsi :

SOMME TOTALE.	PAR SÉRIE			SOIT PAR ACTION		
	DU CAPITAL.	DE L'INDUSTRIE.		DE CAPITAL.	D'INDUSTRIE.	
		Fondateurs.	Gérants.		Fondateurs.	Gérants.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1,389,933 91	706,295 42	102,373 59	581,364 89	321 »	1,706 22	1,709 88

Voies et moyens.

Il résulte de ce qui précède que, pour faire face au paiement du montant des deux liquidations en principal et intérêts, il y a lieu de pourvoir à un fonds total de. . . . . 1,389,933 fr. 91 c.

Le Conseil d'administration pense que la meilleure manière de pourvoir au paiement dont il s'agit est d'en répartir les charges sur toute la durée de la Société actuelle, en y consacrant un nombre suffisant d'obligations de l'emprunt de 1850, à prendre parmi celles à la souche en dehors des obligations réservées aux prévisions sur lesquelles l'assemblée du 9 novembre 1850 a statué.

Ce nombre sera d'environ 1,293 obligations à répartir entre les ayants droit.

En conséquence, le Conseil d'administration a l'honneur de proposer à l'assemblée générale le projet de résolution ci-après.

Projet de résolution.

Sur le rapport et la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée générale adopte la résolution suivante :

Art. 1er. — Le montant de la liquidation définitive des dividendes non distribués est arrêté en principal et intérêts de retard,

Savoir :

Pour la première période, comprenant les exercices 1840, 1847 et premier semestre 1848, à une somme totale de *huit cent cinquante-six mille huit cent quatre-vingt-cinq francs soixante centimes*, qui se répartit entre les porteurs de certificats de liquidation provisoire, sur le pied :

De 192 fr. 92 c. par action de capital.
De 1,322 12 par action d'industrie de fondateur.
Et de 1,038 63 par action d'industrie de gérant.

Pour la deuxième période, comprenant le deuxième semestre 1848, et les exercices 1849, 1850 et 1851, à

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
du 20 décembre 1852.

CHEMIN DE FER DE

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

ACTIF

ou détail des sommes dépensées.

	fr. c.	fr. c.
Établissement de la voie et travaux d'art	11,460,529 67	
Construction sur la ligne	1,362,483 56	
Matériel et mobilier.. { Locomotives, voitures de voyageurs, wagons et fourgons pour marchandises, engins divers, outillage des ateliers et mobilier des bureaux	3,704,063 30	
Frais généraux pendant la construction et frais divers	282,938 11	
Intérêts aux actions de capital, pendant la construction	1,000,000 »	
Pont de la Mulatière (1re construction)	352,902 19	
dito (reconstruction définitive) excédant de dépense déduction faite de la subvention du gouvernement	495,265 10	
Terrains pour la voie, et autres propriétés de la Compagnie	4,369,941 50	
Remblais des terrains de Perrache	329,033 72	
Gare d'eau de Perrache	578,488 54	
		24,135,345 69
Copropriété pour les 35/120 dans la gare d'eau de Givors : Déboursés : 123,946 fr. amortis par rentrée de produits (Voir les Comptes-Rendus précédents), ci Mémoire.		
Mine de Terre-Noire (achat et dépenses), déduction faite des rentrées pour produits		174,727 09
Embranchement de Montrambert { section de Montaud 403,333 13; section de Montrambert 977,639 20 }		1,380,972 33
Embranchement de Sorbiers (à valoir sur la portion à la charge de la Compagnie dans les frais de construction)		78,541 67
Actions d'industrie de fondateur N° 21, prix d'achat amorti par les dividendes. 6,808 » ci Mémoire.		
340 actions du sous-comptoir d'escompte des chemins de fer		34,000 »
Fonds de roulement (avances sur transport)		1,000,000 »
Total		26,803,585 78

REPRÉSENTATION ET

			fr. c.
Reprise du solde débiteur ci-dessus			911,334 56
Valeurs diverses.			
Caisse centrale, espèces	15,171 93		
Effets à recevoir	25,000 »		
Banque de France	3,140 96		
Comptoir national	130,371 57		
Banquier à Lyon	8,958 75		
Placements temporaires de fonds	660,032 90		
		842,676 11	
Solde créditeur à distraire.			
Banquier à Genève		13,083 40	
Reste net		829,592 71	
Bureaux sur la ligne. { Espèces en caisse	38,581 87		
Effets à recevoir	99,452 04	423,499 16	
Lettres de voitures à recouvrer }	285,465 25		
Total à ressortir		1,423,091 87	1,253,091 87
Marchandises et matériaux en approvisionnement			588,803 64
Divers débiteurs par comptes courants et en suspens			1,229,291 45
Total			3,982,521 52

SAINT-ÉTIENNE A LYON.

ET SITUATION GÉNÉRALE AU 30 SEPTEMBRE 1852.

2e Semestre 1852.
Du 1er avril au 30 septembre 1852.

PASSIF.

		fr. c.	fr. c.
	Fonds social (2,200 actions de 5,000 fr.)		11,000,000 »
	EMPRUNTS.		
	1° Emprunts réunis.		
1728	Obligations amorties dont 415 annulées à la souche sans prélèvements, 1313 réalisées en moyenne à 1,117 fr. 93 c.		1,467,953 74
442	Non converties réalisées à 1,102 fr. 01 c. en moyenne		408,098 90
5049	Converties en obligations de l'emprunt 1850, ci	Mémoire.	
7219	Total des obligations crées en 1844.		
	2° Emprunt de 1850.		
7659	Obligations en circulation au taux moyen de 1,073 fr. 90 c.		8,225,148 49
6	Obligations amorties à la souche le 1er janvier 1852	7,500 »	
12	Obligations à la souche désignées dans le tirage au sort du 27 novembre dernier	15,000 »	
18	Obligations amorties à la souche dont la valeur à 1,250 fr. l'une a été prélevée sur les produits et affectée aux ressources du présent compte	22,500 »	22,500 »
	2,946 reconnaissances de capitalisation à 1,350 fr.		3,977,100 »
	Prélèvements au profit de la réserve sur les produits des exercices 1849, 1850, 1851. (Voir Compte rendu du 20 juin 1852, page 25)	294,691 04	
	A ajouter le prélèvement sur les produits de l'exercice 1852	71,000 07	
			365,691 11
	Prélèvements sur les dividendes des exercices de 1849, 1850, 1851, autorisés par les assemblées générales (Voir Compte rendu du 20 juin 1852, page 25)	317,351 83	
	Prélèvement sur les dividendes de l'exercice 1852 pour les travaux de l'article 85 comme emploi jusqu'à due concurrence des 170,000 fr. votés par l'assemblée générale du 15 janvier 1852	29,407 18	346,759 01
			25,392,[illegible]
	Solde débiteur		911,33 5
	Total		26,803,505 78

DESTINATION DES FONDS.

	fr. c.	fr. c.
Restant dû pour paiements non encore réclamés		
Sur intérêts échus des anciens emprunts	125 »	
— des emprunts réunis	1,200 »	
— de l'emprunt de 1850	2,000 »	
— des reconnaissances de capitalisation	21,323 25	
Sur intérêts et dividendes aux actions de capital	42,234 90	
Sur dividendes aux actions d'industrie	4,581 65	
		71,464 80
Sur compte garantie pour dépôt en espèces (Voir Compte-rendu du 20 juin 1851, page 27)		28,147 40
Sur dépenses réglées de l'exploitation		425,343 51
Paiements ordonnancés au 1er janvier 1853.		
1° La part afférente au 2e semestre 1852, des intérêts à la dette, et aux actions de capital	211,475 »	
2° Six mois d'intérêts échus aux reconnaissances de capitalisation	79,542 »	
3° Remboursement de 12 obligations de l'emprunt 1850, à amortir au 1er janvier 1853	15,000 »	
		306,017 »

Dividendes non distribués.

1° Restant dû au 31 mars 1852 sur les dividendes des exercices 1846 à 1851 inclus		1,464,369 80	
2° Bénéfices du premier semestre 1852	658,424 61		
Dont payé le 1er juillet	330,000 »		
Reste	328,424 61		
A ajouter pour les bénéfices du deuxième semestre	611,168 85		
Total des bénéfices de l'exercice de 1852, à distribuer pour solde le 1er janvier 1853	939,593 46	939,593 46	
			2,403,963 26
Divers créditeurs par comptes courants et en suspens			747,585 54
Total			3,982,521 51

la somme totale de *cinq cent trente-trois mille quarante-huit francs trente et un centimes*, qui se répartit entre les porteurs actuels des actions, sur le pied
De 128 fr. 08 c. par action de capital.
De 384 10 par action d'industrie de fondateur.
Et de 671 25 par action d'industrie de gérant.

Art. 2. — Pour pourvoir au paiement du montant de ces deux liquidations en principal et intérêts, le Conseil d'administration est autorisé à émettre le nombre d'obligations qui sera nécessaire, de l'emprunt de 1850, à prendre sur les obligations restant à la souche de la première et de la quatrième série, jouissance du 1er janvier 1853.

Art. 3. — Ces obligations seront données aux porteurs de certificats de liquidation provisoire (première période), et aux porteurs actuels d'actions (deuxième période), au taux de 1,075 fr. par obligation, et pour autant de fois que la somme de 1,075 fr. se trouvera comprise dans la somme à recevoir.

Les appoints au-dessous de 1,075 fr. seront payés en espèces aux parties prenantes.

Toutefois, les parties prenantes, dont les appoints seront de 550 fr. et au-dessus, auront le droit, pourvu qu'elles en aient fait la déclaration à l'Agence centrale, à Paris, à la Direction, à Lyon, et chez les banquiers correspondants de la Compagnie, à Genève, le 8 janvier prochain, de recevoir une obligation au taux de 1,075 francs, en justifiant de leurs droits par la production des certificats de liquidation provisoire et des titres d'actions, et en versant à l'avance le complément du prix de l'obligation.

Passé le délai du 8 janvier, tous les appoints pour lesquels les formalités ci-dessus n'auront pas été remplies seront payés en espèces.

Art. 4. — Pour faire face aux paiements en espèces ci-dessus, qui excéderaient les sommes à recevoir pour complément d'obligations retirées par appoint, le Conseil d'administration est autorisé à émettre contre espèces, et aux prix et conditions qu'il déterminera, tel nombre d'obligations qui serait nécessaire, à prendre sur celles dont l'émission est autorisée par l'article précédent.

Art. 5. — Le Conseil d'administration déterminera l'époque du mois de janvier prochain où aura lieu le paiement, tant en obligations qu'en espèces, de ce qui revient à MM. les actionnaires pour le montant des deux liquidations.

Élection d'un administrateur et d'un censeur pour l'industrie.

Le Conseil d'administration a, depuis la dernière assemblée générale, éprouvé une perte bien regrettable.

Une mort prématurée est venue frapper un des créateurs du chemin de fer, un des plus anciens membres du Conseil, M. Camille Seguin, l'un des administrateurs pour la série d'industrie.

Le Conseil d'administration ne doute pas que l'assemblée tout entière n'associe ses regrets à ceux qu'il a exprimés à Mme veuve Seguin et à sa famille, à l'occasion de la perte d'un si honorable collègue.

Le Conseil d'administration, conformément à l'art. 61 des statuts, a provisoirement désigné M. Ferdinand Seguin, qui était censeur, pour remplacer jusqu'à la présente assemblée générale M. Camille Seguin, en qualité d'administrateur suppléant pour l'industrie.

Et MM. les censeurs restant en exercice, ont, conformément au même article, désigné comme censeur, jusqu'à la présente assemblée générale, M. Stanislas Seguin, en remplacement de M. Ferdinand Seguin, passé administrateur suppléant.

Il y aura donc à pourvoir à l'élection d'un administrateur suppléant et d'un censeur pour la série de l'industrie, en remplacement de MM. Ferdinand Seguin et Stanislas Seguin.

Les membres sortants sont rééligibles.

Rapport des Censeurs

A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 20 DÉCEMBRE 1852.

Messieurs,

L'examen du compte d'exploitation du second semestre de 1852 nous montre les résultats suivants :

Les produits bruts se sont élevés à la somme de	2,744,410 51
Les dépenses ont été de	1,506,254 91
D'où résulte un produit net de	1,238,155 60

En comparant ces résultats à ceux du semestre correspondant de 1851, nous trouvons une augmentation dans les produits bruts de . . . 279,817 43

Une augmentation dans les dépenses de . . . 130,532 37

Ce qui laisse une augmentation de produits nets de . . . 149,285 06

En considérant l'exercice entier de 1852, nous voyons que les produits nets qui dépassent 2,500,000 f. sont supérieurs à ceux de l'exercice 1851, de 338,899 f. 94 c.

Le dernier semestre avait donné en bénéfices nets, toutes charges déduites.		658,424 61
Sur lesquels il a été payé, au mois de juillet dernier, un dividende à 3 0/0 l'an, soit		330,000 »
Ce qui donne un reliquat de		328,424 61
Auxquels il faut joindre les bénéfices nets du semestre actuel s'élevant à		711,576 10
Total		1,040,000 70
Mais il y a lieu d'en distraire :		
1° Le prélèvement au profit de la réserve	71,000 07	
2° La somme de 29,407 f. 18 c. appliquée aux travaux de premier établissement dans les conditions de l'art. 85 des statuts, en vertu du crédit de 170,000 f. voté à cet effet dans l'assemblée générale du 15 janvier dernier	29,407 18	
		100,407 25
Il reste		939,593 45

à partager entre les deux séries.

Cette somme a permis au Conseil d'administration de fixer le dividende de la manière suivante :

Savoir : Par action de capital. . . 213 »
— d'industrie. . . 1,171 50

Cette distribution faite, il restera encore un reliquat de 2,393 fr. 46 c. à joindre aux bénéfices du semestre suivant.

Le Conseil est en outre parvenu à mener à fin la liquidation des dividendes non distribués et à déterminer de la manière suivante les droits de chacun :

	PAR ACTION de capit.	des fondateurs.	des gérants.
1° Pour ce qui reste dû sur les certificats de liquidation provisoire en capital et intérêts	192 92	1,322 12	1,038 63
2° Pour l'excédant des 3 0/0 de dividende postérieurement au premier semestre 1848 qui n'a pas été distribué	128 08	384 10	671 25
Ensemble pour les deux liquidations	321 »	1,706 22	1,709 88

Le montant total de deux liquidations s'élève à 1,389,933 fr. 01 c.

Afin de pourvoir au paiement de cette somme, le Conseil vous proposera de décider qu'il y sera affecté un nombre suffisant d'obligations de l'emprunt de 1850, et nous pensons que le projet de résolution qu'il va vous soumettre à cet égard doit obtenir votre approbation.

Nous avons examiné avec attention les comptes du semestre, et constaté la concordance parfaite existant entre les écritures et les tableaux imprimés qui vous ont été distribués. Ces tableaux vous présentent le résumé exact et fidèle de la situation financière de votre entreprise.

En conséquence, Messieurs, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver les comptes du semestre qui s'est terminé le 30 septembre 1852, dans la forme où ils vous ont été présentés par le Conseil d'administration.

Signé : J.-P. BON, P. LAUTOR, F. SEGUIN.

Des résolutions de l'Assemblée générale.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

Adoption et approbation des comptes.

L'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration et les conclusions conformes des censeurs, approuve les comptes dans la forme où ils sont présentés pour le deuxième semestre 1852, clos le 30 septembre dernier.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

Annulation de crédit.

L'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, prononce l'annulation d'une somme de 140,592 fr. 82 c. non employée sur les 170,000 fr. dont l'assemblée générale du 20 décembre 1850 avait autorisé le prélèvement sur les dividendes de l'exercice 1852, comme voies et moyens des travaux faits dans les conditions de l'art. 85 des statuts.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

Budget des dépenses d'accroissement et de premier établissement pour l'exercice 1853.

L'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, autorise le prélèvement, sur les bénéfices nets de l'exercice 1853, d'une somme de 150,000 fr. pour dépenses prévues par l'art 85 des statuts, et dont le détail est consigné dans le rapport du Conseil d'administration, à l'article : Budget des dépenses d'accroissement et de premier établissement pour l'exercice 1853.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

Liquidation des dividendes non distribués.

Sur le rapport et la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée générale adopte la résolution suivante :

Article premier.

Le montant de la liquidation définitive des dividendes non distribués est arrêté en principal et intérêts de retard ; savoir :

Pour la première période, comprenant les exercices 1846, 1847 et premier semestre 1848, à une somme totale de *huit cent cinquante-six mille huit cent quatre-vingt-cinq francs soixante centimes*, qui se répartit entre les porteurs de certificats provisoires sur le pied
de 192 fr. 92 c. par action de capital ;
de 1,322 12 par action d'ind. des fondateurs ;
de 1,038 63 par action d'ind. des gérants.

Pour la deuxième période, comprenant le deuxième semestre 1848 et les exercices 1849, 1850 et 1851, à la somme totale de *cinq cent trente-trois mille quarante-huit francs trente et un centimes* qui se répartit entre les porteurs actuels sur le pied
de 128 fr. 08 c. par action de capital ;
de 384 10 par action d'ind. des fondateurs ;
de 671 25 par action d'ind. des gérants.

Article deuxième.

Pour pourvoir au paiement du montant de ces deux liquidations en principal et intérêts, le Conseil d'administration est autorisé à émettre le nombre d'obligations qui sera nécessaire de l'emprunt de 1850, à prendre sur les obligations restant à la souche, de la première et de la quatrième série, jouissance du 1er janvier 1853.

Article troisième.

Ces obligations seront données aux porteurs de certificats de liquidation provisoire (première période), et aux porteurs actuels d'actions (deuxième période), au taux de 1,075 fr. par obligation, et pour autant de fois que la somme 1,075 fr. se trouvera comprise dans la somme à recevoir.

Les appoints au-dessous de 1,075 fr. seront payés en espèces aux parties prenantes.

Toutefois, les parties prenantes, dont les appoints seront de 550 fr. et au-dessus, auront le droit, pourvu qu'elles en aient fait la déclaration à l'Agence centrale à Paris, à la direction à Lyon et chez les ban-

quiers correspondants de la Compagnie à Genève, le 8 janvier prochain, de recevoir une obligation au taux de 1,075 fr., en justifiant de leurs droits par la production des certificats de liquidation provisoire et des titres d'actions, et en versant à l'avance le complément du prix de l'obligation.

Passé le délai du 8 janvier, tous les appoints pour lesquels les formalités ci-dessus n'auront pas été remplies seront payés en espèces.

Article quatrième.

Pour faire face aux paiements en espèces ci-dessus, qui excéderaient les sommes à recevoir, pour complément d'obligations retirées par appoints, le Conseil d'administration est autorisé à émettre contre espèces, et aux prix et conditions qu'il déterminera, tel nombre d'obligations qui serait nécessaire, à prendre sur celles dont l'émission est autorisée par l'article précédent.

Article cinquième.

Le Conseil d'administration déterminera l'époque du mois de Janvier prochain où aura lieu le paiement tant en obligations qu'en espèces, de ce qui revient à MM. les actionnaires pour le montant des deux liquidations.

CINQUIÈME RÉSOLUTION.

Elections.

Sont élus pour exercer leurs fonctions, pendant le temps où les fonctions de leurs prédécesseurs restent à courir :

Administrateur suppléant, pour la série d'industrie, en remplacement de M. Camille SEGUIN, décédé,

M. Ferdinand SEGUIN.

Censeur pour la série de l'industrie, en remplacement de M. Ferdinand SEGUIN,

M. Stanislas SEGUIN.

Par ordre du Conseil d'administration :

L'Agent et Caissier central de la Compagnie,

ACHILLES GUILLAUME.

Société générale de Crédit mobilier.

La Société générale du Crédit mobilier a émis une première série de deux millions d'obligations à quarante-cinq jours de vue, portant intérêt jour par jour, à raison de trois pour cent l'an. Cette série a été immédiatement épuisée.

A partir de lundi prochain, 14 mars, la Société générale mettra à la disposition du public une nouvelle série de trois millions d'obligations à quatre-vingt-dix jours de vue, à l'intérêt de trois pour cent calculé jour par jour.

Ces premières obligations, ou *billets à rentes et à échéance facultative* de la part du détenteur, sont créées en coupures de mille, cinq mille, dix mille francs. Elles sont au porteur, ou nominatives à volonté. L'intérêt s'ajoute jour par jour au capital suivant une table qui se trouve au dos de chaque titre. Ces obligations, qui, comme les billets de banque, se prêtent à tous les besoins de la circulation, présentent en outre l'avantage d'utiliser tous les fonds de caisse, tous les capitaux momentanément disponibles.

L'émission de ces obligations aura lieu au siége de la Société générale, 22, place Vendôme, lundi prochain, 14 mars, de 10 heures à 4 heures.

Crédit foncier de France.

La souscription aux obligations de la deuxième émission au prix de 300 fr. par certificat (1,100 fr. par obligation sur laquelle il est fait ainsi un premier versement), a été réservé en faveur des porteurs des *certificats d'obligations* de la première émission. Elle sera *fermée* mardi prochain 15 mars, à 10 heures du soir.

Les souscriptions seront reçues à la caisse de la Société, 5, rue des Trois-Frères, depuis 11 heures du matin jusqu'à 5 heures.

Afin d'éviter autant que possible le retard dans la délivrance des titres, retard provenant du grand nombre de personnes qui se présentent pour souscrire, la caisse restera ouverte le dimanche 13 mars.

Les porteurs de certificats d'obligations de la première émission ont la faculté, en souscrivant ceux de la deuxième émission :

1° De verser 100 fr. par obligation, en payant 4 0/0 d'intérêt sur les 200 fr. restants lesquels ne pourront être appelés par la Société avant le 15 mai ;

2° D'emprunter à 4 0/0 par an ces 100 fr. par obligations sur dépôt des titres de la première émission.

Les promesses d'obligations de la première et de la deuxième émission ne seront appelées à fournir le versement complémentaire de 800 fr. que par séries de 10,000 certificats, au fur et à mesure des besoins de la Société, en deux termes de 300 fr. et de 500 fr.

En tout cas, le premier appel ne pourra être fait qu'après le second tirage, *qui aura lieu le 22 juin prochain.*

Le premier tirage des obligations émises par le *Crédit foncier de France* aura lieu le *22 mars 1853*, à onze heures du matin, à l'Hôtel-de-Ville, dans la salle Saint-Jean, que M. le préfet de la Seine a bien voulu mettre à la disposition de la Société.

Le 1er n° sortant gagnera	100,000 fr.
Le 2e,	50,000
Le 3e,	50,000
Le 4e,	20,000
Les 5 nos suivants gagneront chacun 10,000 fr.	50,000
Total égal. .	270,000

Quatre tirages auront lieu chaque année, les 22 mars, 22 juin, 22 septembre et 22 décembre.

Il y aura encore pour 1853 trois autres tirages, savoir : les 22 juin, 22 septembre et 22 décembre.

Correspondance.

M. T., à Grenelle. — N° 1, oui, parce qu'au prochain tirage elles seront classées. — N° 2, oui, mais pas prochainement.

M. L., à Beaufay. — N° 1, question mal posée. — N° 2, 18 fr. — N° 3, oui. — N° 4, Strasbourg ou Midi.

M. A. T., à Doullens. — Très-avantageuse. — 250 à 260 fr. de prime.

M. L., à Bordeaux. — N° 1, il n'y a pas avantage. — N° 3, Orléans.

M. T., à Cezy. — On ne peut pas comparer des actions et des obligations. Ce sont deux natures de placements sans analogie. Les statuts sont dans la collection du journal.

M. B., à Saint-Thibault. — N° 1, division des anciennes. — N° 2, probablement considérable, mais encore indéterminé. — N° 3, on l'ignore.

M. de T., aux Riceys (Aube). — 250 à 260 fr. de prime.

M. X. B. C., à Chalon-sur-Saône. — N° 1, souscrivez et gardez jusqu'à ce que votre prix d'achat ait été dépassé. — N° 2, c'est possible, mais pour se relever. — N° 3, glaces d'Aix-la-Chapelle. — N° 4, on s'en occupe. — N° 5, le compte rendu trimestriel le fera connaître.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, vous pouvez attendre 670 à 675 fr. — N° 2, Lyon, aux cours actuels.

M. L. Ch., à Paris. — N° 1, 42 à 43. — N° 2, inconnu. — N° 3, 31. — N° 4, 14 fr. — Le tout environ.

MM. B. M., à Dôle. — On tire la carte. — N° 1, il y a un arbitrage à faire en vendant vos valeurs et achetant du Midi. — N° 2, certaine, mais sans date connue. — N° 3, on ne peut évaluer la hausse, ne connaissant pas les conditions auxquelles le prolongement pourra être concédé.

MM. R. et fils, à Tournon. — Reçu et inscrit. — Lisez l'article spécial contenu dans notre numéro de ce jour. — On tire la carte.

M. A. E., à Nîmes. — Nos 1, 4, 2, 5, 3, 6, 7, 8, glaces d'Aix-la-Chapelle. — N° 9, oui. — N° 10, non. — N° 12, non.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, non, attendez. — N° 2, Strasbourg et Midi. — N° 3, au cours actuel. — N° 4, 200 fr. sur la première et 50 fr. sur la seconde.

M. S. B., à Mons. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, Rouen, Saint-Germain. — N° 4, douteux.

M. Y. O., à Tours. — N° 1, cela va de soi. — N° 2, cela dépend de la décision du Conseil d'administration. — N° 3, toutes les émissions sont épuisées. — N° 4, parce qu'il y a une réserve d'environ 60 fr. par action à distribuer.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

5e mois de l'exercice. — février 1853. (1)

Marchandises 72,912 tonnes.......	294,617	74
Voyageurs 47,881...............	85,105	39
Services annexes................	41,593	19
Total.............	421,316	32
Mois correspondant de 1852.........	366,332	49
Différence en faveur de fév. 1853...	54,983	83
Produits du 1er oct. 1852 au 28 fév. 1853	2,458,926	12
id. id. id. 1852	2,113,871	64
Différence en faveur de 1853......	345,054	48

Produits par kilomètre.

Dans le mois.....................	7,444	14
Du 1er oct. 1852 au 28 fév. 1853 ...	43,139	05

Chemin de Saint-Etienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilomètres.)

Recettes du mois de février 1853.

6,497 voyageurs...................	5,106 fr.	94 c.
19 570 tonnes de marchandises...	25 256	37
Total........	30,363	31
Mois correspondant de 1852.......	30,185	62
Augmentation en faveur de 1853...	177	72
Produit de l'exercice au 28 fév. 1853	67,066	52
Produit de l'exercice 1852.........	58,961	82
Augmentation en faveur de 1852...	8,104	70

(1) Le mois de février 1852 a eu un jour de plus, et l'exploitation n'y a pas été contrariée par les mauvais temps au même degré qu'en février 1853.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1853.

40,067 voyageurs	189,034	80
Bagages, marchandises, etc.	336,483	38
Total	525,518	18

Semaine correspondante de 1852.

58,748 voyageurs	198,175	70
Bagages, march., etc.	261,272	66
Produit total	459,448	36

Recette totale du 1er janvier au 4 mars.

1853	4,907,904	28
1852	4,036,308	21

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 27 février au 5 mars 1853.

12,934 voyageurs	65.253 fr.	50 c.
Bagages, marchandises, etc.	94.377	15
Total de la semaine	159,630	65
Total de l'exercice courant	1,515,915	05
Semaine correspondante de 1852	149,092	»
Exercice correspondant de 1852	1,372,172 fr.	20 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 27 février au 5 mars 1853.

8,355 voyageurs	24,076 fr.	55 c.
Bagages, Marchandises, etc.	41,429	50
Total de la semaine	65,506	05
Total de l'exercice courant	1,960 240	55
Semaine correspondante de 1852	59.103	45
Total de l'exercice correspondant	1,691,563 fr.	» c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 27 février au 5 mars 1853.

(Grande vitesse.) 22,480 voyageurs.	143,762	70
(Petite vitesse.) bag., marchand.	155,385	85
Total de la semaine	299,148 fr.	55 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,562,875	20
Total	2,862,023	75
Semaine correspondante de 1852	268,781	40
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	2,173,977	80
Total de l'exercice correspondant	2,442,759	20

Chemin de fer de Paris à Orléans,

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 27 février au 5 mars 1853.

Voyageurs	189,042	02
Bagages, marchandises etc.	312,001	80
Total	501,043	82
SECT. D'ANG^e. — Voyageurs	19,143	40
— Bagages, march., etc.	15,857	49
Totaux	536,044	71
Semaine correspondante de 1852	454,288	30
Différence en faveur de 1853	81,756	41
Recettes du 1er janv. au 5 mars 1853.	4,519.183	95
D° de la section d'Angoulême	313,707	20
Total	4,832,891	15
Recette correspondante de 1852	3,979.785	94
Différence en faveur de 1853	853,105	21

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1853.

2,421 voyageurs	6,885 fr.	55
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13,526	60
Total de la semaine	20,412	15
Semaine correspondante de 1852	25.159	35
Différence en faveur de 1852.	4,747 fr.	20 c.
Recette du 1er janv. au 4 mars 1853	184.551	45
Recette correspondante de 1852	199,518	85
Différence en faveur de 1852	14,967 fr.	40 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—8e semaine.

Du 19 au 25 février 1853.

29,405 voyageurs	142,818 fr.	15 c.
Bagages, messagerie, etc.	30,629	24
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	173,758	41
Total de la semaine	347,200	80
Recettes antérieures	2,466,188	22
Total général	2,813,899	02

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

(9e semaine.)

Du 21 au 27 février 1853.

7 832 Voyageurs	16,667	90
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	23,127	61
Total	39,795	51
Semaine correspondante de 1852	36,810	38
Recette totale du 1er janv. au 27 fév.	375,744	37
D° 1852	304 638	62
Différence en faveur de 1853	71,105	75

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 28 février au 6 mars 1853.

Ouest.— 8,513 voyageurs, gr. vitesse	32,254	70
Petite vitesse	25,868	»
Total	58,122	70
Rive gauche. — 10,511 voyag.	9,318	10
Total	67,440	80
Rive droite. — 20,758 voyag.	18,508	95
Total	86,049	75
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	46,400	20
Rive gauche	10,557	20
Total	56,957	40
Rive droite	19,147	90
Total	76,105	30

Recette tot. du 1er janvier au 6 mars 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	625,684 f.	49 c.
Id. 1852	529,206	40

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 février 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	27,245	75
Bagages et marchandises	41,645	25
Total de la semaine	68 891	00
Semaine correspondante de 1852	60,482	70
Augmentation	8,408	20
Recettes du 1er au 18 février 1853	623,687	86
— — 1852	482,818	65
Augmentation	140,869	21

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	20,897	70
Bagages et marchandises	40.452	05
Total de la semaine	61,349	75
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	130,240	75
Total des Recettes du 1er au 4 février 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,184,132	65

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 83 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 février 1853.

Grande vitesse.— 745 voyageurs	1,995	83
Petite vitesse	10,264	40
Total	12,260	23
Semaine correspondante de 1852	18,465	01
Diminution pour 1853.	6,204	78

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les ayants droit que les paiements des intérêts échus sur les titres dont l'énumération suit, aura lieu à partir du 1er avril prochain, à Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

1° Obligations 5 0/0 non échangées de la Compagnie de Lyon à Avignon;

2° Obligations 5 0/0 de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Les intérêts des obligations non libérées seront déduits du versement de 125 fr. par obligation, exigible le 1er avril;

3° Anciennes actions de la Compagnie de Marseille à Avignon non converties en 3 0/0.

CHEMIN DE FER **DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, que les titres définitifs contresignés par le commissaire du gouvernement seront délivrés, en échange des titres provisoires, à partir du 1er avril 1853, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port-Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

CHEMIN DE FER **DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.** A partir du 20 mars le siége de la Compagnie, qui est aujourd'hui rue Taitbout, 18, sera transféré rue Laffitte, 23.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A ORLÉANS.**

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale ordinaire des actionnaires aura lieu le jeudi 31 mars courant à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de Padoue, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

EXTRAIT DES STATUTS : « Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale déposer au siége de la Société, rue Drouot, 4, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

» Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre d'actions déposées.

» Les certificats de dépôt donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale.

» Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers, dont on trouvera au besoin des modèles au siége de la Compagnie, rue Drouot, 4. — Les certificats de dépôt devront être joints aux procurations.

» Vingt actions donnent droit à une voix; le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire. »

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

Paris, le 7 mars 1853.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

MM. les actionnaires du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, propriétaires de DIX ACTIONS AU MOINS, sont invités à se réunir en assemblée générale annuelle, le mercredi 30 mars 1853, à trois heures précises, rue Taranne, 12, à Paris.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent présenter leurs titres au siége de l'administration, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, trois jours au plus tard avant celui de la réunion.

Par ordre du Conseil d'administration,
Le Directeur de la Compagnie,
A. MICHELOT.

Certificats de liquidation de la **RIVE DROITE.**
MM. Crousse et Cie, rue de Louvois, 2, achètent ces titres au comptant.

CHEMIN DE FER DE **STRASBOURG A BALE.**

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le jeudi 31 mars courant, à 3 heures précises du soir, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, à Paris.

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireront assister à cette assemblée, doivent produire, au siége social, rue Richelieu, n° 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 28 mars au plus tard. La production des titres pourra avoir lieu à partir du 14 mars, de 10 à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER **D'ANVERS A GAND** PAR ST-NICOLAS ET LOKEREN. — Le Conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés que le coupon de dividende pour 1852 sera payé à raison de 27 francs 50 c. et de 2 fr. 50 c. pour les actions de jouissance, à partir du 15 mars, à la Banque de Belgique, à Bruxelles, et chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, à Paris.

Conformément à l'art. 34 des statuts, les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, à Bruxelles, rue aux Choux, 3 bis, depuis le 1er jusqu'au 30 avril.

CHEMIN DE FER DE **GRAISSESSAC A BÉZIERS**

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le versement du 2e dixième, soit 50 francs, par action, devra être effectué du 21 au 26 mars courant, à la Caisse des banquiers de la Société :

A Paris, chez MM. Greene et Cie,
A Londres, chez MM. Barclay et Cie.

En échange des récépissés desdits banquiers, il sera remis des certificats provisoires et nominatifs aux termes de l'art. 7 des statuts. Ces titres seront délivrés à Paris, au siége de l'administration, boulevart Poissonnière, n° 14; et à Londres, chez MM. Monteaux-Schulhoff et Cie, agents de la Compagnie.

Conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt sera perçu à raison de 5 0/0 l'an pour chaque jour de retard sur ce versement, à partir du 26 mars courant.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que l'assemblée générale prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le jeudi 7 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 7 au 23 mars, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs. Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. RÉAL.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE D'ITALIE.

—

Départs de Marseille

Pour GÊNES, LIVOURNE, CIVITA-VECCHIA, NAPLES, MESSINE et MALTE.

Les 9, 19 et 29 de chaque mois, à 10 heures du matin.

LIGNE DU LEVANT.

—

Départs de Marseille

Pour MALTE, SYRA, ATHÈNES, SMYRNE, METELIN, DARDANELLES, GALLIPOLI et CONSTANTINOPLE.

Les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures après-midi.

LIGNE D'ÉGYPTE ET DE SYRIE.

—

Départs de Marseille

Pour MALTE, ALEXANDRIE et BEYROUTH

Les 4 et 23 de chaque mois, à 8 heures du matin.

POUR LES RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER.

A PARIS. . . . . . . Bureau des Services Maritimes, au Siége de l'Administration, *rue Notre-Dame-des-Victoires.*
A LYON. . . . . Bureau des Messageries Nationales, *place des Terreaux,*
A MARSEILLE. . . . . Bureau de l'Inscription, *place de la République*, n° 1.

Et dans les principales villes, aux bureaux des Messageries Nationales.

TÉLÉGRAPHE **SOUS-MARIN** *entre la France et l'Angleterre.*

LORD DE MAULEY ET Cie. — AVIS. Le public est averti que, pour prévenir toute erreur dans la transmission des messages importants par le télégraphe électrique sous-marin, ces messages doivent être répétés et reconnus exacts par la personne qui les a fait expédier.

Le prix de la répétition ne sera que de moitié en plus du prix du message.

La Compagnie du télégraphe sous-marin ne sera pas responsable pour les erreurs qui seraient faites dans les messages qu'on ne fera pas répéter.

Par autorisation des gérants :
JAMES POWER,
83, rue Richelieu.

LE SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER** fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, avec des crédits en compte-courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

CHEMIN DE FER DE **MONTEREAU A TROYES**

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de l'emprunt de la Compagnie qu'à partir du 15 mars courant lesdites obligations pourront être déposées dans la caisse sociale, rue d'Antin, n° 14, à Paris, et que, contre ce dépôt, il sera délivré des certificats nominatifs.

MM. les actionnaires de la Société **P. NAEF ET Cie** POUR L'ÉCLAIRAGE AU GAZ DE LA VILLE D'ARLES sont prévenus qu'il se paie, rue Drouot, n° 2, à Paris, un dividende de 6 fr. 40 par action de 1re série, voté par l'Assemblée générale du 24 février dernier.

A LOUER A VERSAILLES, jolie maison avec jardin, ayant appartenu à M. Horace Vernet, impasse des gendarmes, n° 8. S'adresser au concierge.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le troisième versement de 50 fr. par action, sous déduction de 3 fr. 50 c. pour intérêts 4 0/0 du 1er octobre 1852 au 1er avril 1853, soit 46 fr. 50 c. par action, devra être effectué du 1er au 15 avril prochain :

A Paris, à la caisse de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23.

A Lyon, Place-Port-St-Clair, n° 21.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Conformément à l'art. 12 des statuts de la Compagnie, l'intérêt courra de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de 5 0/0 pour chaque jour de retard, à partir du 1er avril, pour les versements qui seraient opérés postérieurement au 15 du même mois.

Le versement de fr. 25, exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation, à partir du 1er avril, sous escompte de 3 0/0.

Les actions ainsi libérées des cinq premiers dixièmes seront échangées contre des titres au porteur.

CHEMIN DE FER DE **ROUEN AU HAVRE.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'article 29 des statuts, aura lieu le jeudi 31 mars 1853, à trois heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'art. 46 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 44 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 15 mars prochain, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie. Par ordre du Conseil :
Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DES **MINES DE LA LOIRE.**

SIÉGE SOCIAL A PARIS, rue de la Victoire, 44. — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 30 mars, présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

Cie DES GLACES DE MONTLUÇON.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'il leur sera délivré, au siége de la Compagnie, rue de la Douane, n° 22, à dater du 31 mars courant, un dividende de 5 0/0.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente a repris faveur, et ses cours tendent chaque jour à la hausse. Mais quoique le 3 0/0 ait atteint et même franchi le cours de 81 fr., les affaires ont encore peu d'activité sur les fonds publics.

Le 3 0/0 était resté si longtemps au-dessous de 81 sans pouvoir atteindre définitivement ce cours, que les spéculateurs à la baisse s'étaient enhardis à vendre des primes à de très bas prix, et pour peu que le mouvement ascensionnel fasse maintenant de nouveaux progrès, il se formera tout à coup du découvert qui assurera les cours de la rente.

La rente à 1/2 0/0 a été fort recherchée, aux dépens même du 3 0/0, jusqu'au jour où le coupon a été détaché; mais depuis ce moment on a vendu beaucoup d'inscriptions de 4 1/2 0/0, et ce fonds qui avait repris à 105, cours correspondant à 107 25 avec le coupon, est retombé à 104 50.

Les capitaux se sont portés aussi sur quelques unes des valeurs industrielles. Les glaces d'Aix-la-Chapelle qui sont à peine émise sur la place depuis quinze jours et dont le pair est de 375, ont monté avec rapidité à 625, et malgré cette prime de 250 fr., on en trouve difficilement sur la place. Peu d'entreprises présentent d'aussi magnifiques espérances. La Prusse a été obligée jusqu'à présent de tirer toutes ses glaces soit de Saint-Gobain, soit de Sainte-Marie-d'Oignies, et la nouvelle Compagnie peut compter dès ses premières années sur des bénéfices considérables. La proximité des mines de Stolberg permettra à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle de se procurer ses matières premières à très-bas prix, et elle a acquis pour 48,000 fr. une immense verrerie et cristallerie, tandis que les établissements analogues ont coûté plus de 3 millions à la Compagnie d'Oignies.

Les actions de chemins de fer se sont ressenties de cette tendance générale des capitaux à rentrer dans les valeurs sérieuses. La plupart des lignes ont obtenu une hausse importante. Les actions du Nord sont restées longtemps aux environs de 900 fr. Il se présentait toujours des vendeurs lorsque l'on arrivait à ce prix; mais depuis deux jours, les offres ont complétement disparu et l'on est parvenu brusquement à 915 fr. Ce cours nous semble parfaitement justifié par la position actuelle de l'entreprise, et en dehors de toute nouvelle combinaison; car, dès à présent, il est hors de doute que le produit de 1853 sera au moins de 50 fr. par action, et si l'augmentation hebdomadaire continue sur les recettes dans les mêmes proportions que pendant les mois de janvier et de février, le produit pourra s'élever à 54 ou 55 fr.

Les lignes de Lyon, d'Orléans et de Strasbourg ont également obtenu une hausse remarquable. On a fait surtout d'énormes achats au comptant sur les actions de Strasbourg, dont les prix sont restés jusqu'à présent en arrière sur ceux des autres grandes lignes.

Saint-Germain a obtenu une nouvelle hausse et a varié de 1,720 à 1,750. On s'attend que cette ligne entrera prochainement dans la fusion de l'Ouest, et comme toutes les actions sont pour ainsi dire immobilisées entre les mains des détenteurs actuels, on en trouve difficilement sur la place.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 3 jusqu'à celle du 10 :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 70 à 81, et à terme, de 80 90 à 81 10.

La rente à 1/2 0/0 a monté au comptant de 106 50 à 104 90, coupon détaché, et elle est restée à 104 30; elle a varié à terme de 106 75 à 105, coupon détaché, et elle a fermé à 104 50.

La Banque a fléchi de 2,797 50 à 2,750.

Le Comptoir national a monté de 640 à 725; il est resté à 702 50.

Le Crédit mobilier a monté de 910 à 932 50; il est resté à 927 50.

Le Crédit foncier a monté de 890 à 940; il a fermé à 932 50.

Le Nord a monté de 890 à 912 50; il est resté à 910.

Strasbourg a monté de 823 75 à 842 50; il a fermé à 837 50.

Lyon a monté de 923 75 à 940; il est resté à 940.

Orléans a monté de 1,046 25 à 1,080; il est resté à 1,075.

Rouen a monté de 1,055 à 1,075.

Le Havre a monté de 502 50 à 535.

Bâle a monté de 360 à 370; il est resté à 365.

Avignon a monté de 755 à 770.

L'Ouest a monté de 760 à 765, coupon détaché (de 14 75).

Cherbourg a monté de 618 75 à 627 50.

Le Midi a monté de 602 50 à 635.

Saint-Germain a monté de 1,680 à 1,750; il est resté à 1,720.

Dijon a monté de 555 à 565.

Gray a monté de 535 à 545.

Versailles a monté de 335 à 340.

Montereau a monté de 270 à 292 50; il a fermé à 287 50.

Dieppe a monté de 338 75 à 345.

Sceaux a monté de 150 à 200; il est resté à 195.

La Teste a monté de 245 à 285; il est resté à 275.

Samedi. — La rente a été faible pendant toute la bourse, mais il y avait fort peu d'affaires. Les cours des chemins de fer étaient mieux tenus; quelques lignes, telles que l'Orléans et le Midi, étaient recherchées. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 80 70 à 80 75, et, à terme, de 80 75 à 80 65; le 4 1/2 0/0, de 106 60 à 106 50 au comptant, et de 106 85 à 106 60 à terme. La Banque a fléchi de 2,798 75 à 2,785. Le Comptoir national a monté de 645 à 650. Le Crédit mobilier a fléchi de 915 à 910. Le Crédit foncier a monté de 890 à 900. Le Nord a fait 890; Strasbourg, de 822 50 à 823 75; Orléans, de 1,045 à 1,050; Rouen, de 1,060 à 1,055; le Havre, 507 50; Bâle, de 360 à 357 50; Avignon, de 755 à 753 75; l'Ouest, 752 50; Cherbourg, 620; le Midi, de 611 25 à 615; Saint-Germain, de 1,735 à 1,740; Versailles, 337 50; Montereau, de 275 à 280; Gray, 535; Dijon, de 565 à 562 50.

Lundi. — La bourse s'était passée au milieu de la stagnation la plus complète, mais un quart d'heure avant la clôture les cours se sont raffermis, et toutes les valeurs sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 15 c. à 80 60; le 4 1/2 0/0, de 30 c., de 15 à 104 40, coupon détaché. La Banque a fléchi de 10 c. à 2,775. Le Crédit foncier s'est tenu à 900; les obligations foncières, à 1,110; le Crédit mobilier, de 906 25 à 910. Les actions du Nord ont monté de 1 25 à 891 25; Strasbourg, de 3 50 à 826 25; Lyon, de 1 25 à 925; Orléans, de 12 50 à 1,062 50; Rouen, de 10 à 1,065. Le Havre a fléchi de 2 50 à 505. Bâle a monté de 2 50 à 360; Avignon, de 11 25 à 765; l'Ouest, de 1 25 à 753 75. Cherbourg s'est tenu à 620. Le Midi a monté de 15 à 630. Montereau a fait 285; Dieppe, 342 50; Gray, 535, Dijon, 565; Sceaux, 182 50; la Teste, 245.

Mardi. — Les cours ont été très-fermes et ont éprouvé une nouvelle amélioration. Il y avait des affaires considérables sur les chemins de fer et les valeurs industrielles. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 80 75, et à terme à 81. Le 4 1/2 0/0 a monté de 30 c. au comptant à 104 70, et à terme à 105. La Banque a fléchi de 10 à 2,765. Le Comptoir national a monté de 55 fr. à 715; le Crédit mobilier, de 5 à 915; le Crédit foncier, de 35 à 935; les Glaces d'Aix-la-Chapelle, de 40 à 575; le Nord, de 2 50 à 892 50; Cherbourg, de 1 25 à 827 50; Lyon, de 5 à 930; Orléans, de 7 50 à 1,070; Rouen, de 5 à 1,070; le Havre, de 7 50 à 512 50. Bâle seul s'est tenu à 360; Avignon, à 765. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 752 50. Gray a monté de 5 à 540; Cherbourg, de 5 à 625. Le Midi s'est tenu à 630; Besançon, à 565. Montereau a monté de 5 à 290. Dieppe a fait 342 50; la Teste, 262 50; Versailles, 335.

Mercredi. — Nouvelle hausse sur la rente, mais surtout sur les valeurs industrielles et chemins. Les capitaux étaient très-abondants à la Bourse. Le 4 1/2 0/0 seul était offert au comptant. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 80 90, et à terme de 15 à 81 15. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 c. à 104 30 au comptant, et de 40 c. à 104 90 à terme; la Banque, de 15 à 2,750. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 925. Le Crédit foncier a fléchi de 2 50 à 932 50. Les Glaces d'Aix-la-Chapelle ont monté de 25 à 600; le Nord, de 8 75 à 901 25; Strasbourg, de 7 50 à 535; Lyon, de 2 50 à 932 50; Orléans, de 5 à 1,075; Rouen, de 1 25 à 1,071 25; le Havre, de 12 50 à 512 50; Cherbourg, de 2 50 à 627 50; le Midi, de 2 50 à 632 50; Avignon, de 2 50 à 767 50; l'Ouest, de 50 à 755; Montereau, de 2 50 à 292 50; Dieppe, de 2 50 à 345; Bâle, de 6 25 à 366 25. Gray s'est tenu à 535; Dijon, à 565. Sceaux a monté à 190; la Teste, à 275.

Jeudi. — Les premiers moments de la bourse étaient en hausse. Il n'y avait que des acheteurs, mais les cours n'ont pas tardé à rétrograder. Cependant la plupart des valeurs restent encore en hausse sur la cote précédente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 80 85 à 81, et à terme de 81 30 à 81 10; le 4 1/2 0/0 au comptant a fait 104 30 et à terme de 104 80 à 104 50; la Banque a varié de 2,760 à 2,750; le Crédit foncier, de 940 à 932 50; le Crédit mobilier, de 932 50 à 927 50; le Comptoir national, de 715 à 702 50; Orléans, de 1,077 50 à 1,075; le Nord, de 912 50 à 910; Strasbourg, de 842 50 à 837 50; Lyon, de 935 à 940. Rouen a fait 1075; le Havre, 535; Avignon, 770; l'Ouest, 765; Gray, 540; Cherbourg, 627 50; le Midi, 635; Dieppe, 347 50; Saint-Germain, 1,720; Versailles, 340; Bâle, de 370 à 365; Dijon, 565; Sceaux, 195; la Teste, 275; Béziers, 535.

Vendredi. — Le début de la bourse était très-animé. Toutes les valeurs étaient cotées en hausse; mais tout à coup les cours de la rente ont fléchi et ont entraîné les chemins. Le 3 0/0 a varié de 81 20 à 80 95; le 4 1/2 0/0, de 104 30 à 104 10. La Banque a fait 2,750; le Comptoir d'escompte, 700 à 697 50; le Crédit foncier, 932 50 et 930; le Crédit mobilier, 917 50 et 920; le Nord, 920 et 912 50; Strasbourg, 840 à 835; Lyon, 940 à 933 75; Orléans, 1,080 et 1,070; Rouen, 1,170; le Havre, 520; Avignon, 770 et 767 50; l'Ouest, 760; Gray, 742 50 et 540; Cherbourg, 630 et 625; le Midi, 640 et 635.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
710	913*	93	100,000	400	tout.	30 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	98	72,000	500	tout.	30 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	200	tout.	10 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	94	34,000	500	400	5 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp.
»	»	98	60,000	500	100	2 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg.
tout.	23	99	12,000	500	tout.	35 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain.
tout	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.).
149	»	99	2*,000	500	350	31 fr. p. 1 an.	avril 1852	Ouest
tout.	11	30	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
522	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
537	640	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	190	99	34,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bale
»	172	99	52,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
353	513	99	240,200	500	250	5 p. 100 (2).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montere. à Troyes.
»	»	99	3,300	500	»	2 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes.
»	90	99	23,200	500	200	2 p. 100 (1).	janv. 1852	Dijon à Besançon.
tout.	27	perp	2,500	5,000	tout.	458 fr. p. 1 an.	janv. 1853	St-Étienne à Lyon.
»	»	»	400	»	»	1881 fr. p. 1 an.	janv. 1853	D° (3) d'industrie.
»	»	99	80,000	500	175	2 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	53	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	25	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne.
tout.	45	99	12,300	1,000	tout.	45 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamre
tout.	30	90	5,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

(2) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris. Cours du 5 au 11 mars 1853.

Noms des lignes.	5 comp.	5 terme.	7 comp.	7 terme.	8 comp.	8 terme.	9 comp.	9 terme.	10 comp.	10 terme.	11 comp.	11 terme.
Nord	890 »	892 50	891 25	885 »	891 52	892 »	901 25	906 25	910 »	911 25	912 50	918 75
Paris à Rouen	1055 »	1060 »	1065 »	1060 »	1070 »	107250	107125	107250	1075 »	106750	1070 »	1062 »
Rouen au Havre	507 50	507 50	505 »	507 50	512 50	515 »	525 »	531 22	535 »	530 »	520 »	522 50
Dieppe et Fécamp.	345 50	»	342 50	»	345 50	»	345 »	»	347 50	»	350 »	»
Caen et Cherbourg.	290 »	620 »	620 »	620 »	632 »	253 50	627 50	625 »	237 50	630 »	625 »	225 »
St-Germain.	1740 »	1740 »	»	1740 »	1720 »	1720 »	»	1712 »	1720 »	1720 »	»	1740 »
Versailles (r. g.).	337 50	»	327 50	»	335 »	»	»	»	340 »	238 75	340 »	»
Ouest	753 50	732 50	755 »	732 50	758 »	750 »	755 »	760 »	763 »	768 50	760 »	723 »
Paris à Sceaux	180 »	»	182 50	»	»	»	190 »	»	195 »	»	200 »	183 50
Cie d'Orléans	1030 »	1060 »	106250	106250	1070 »	1070 »	1075 »	1060 »	1075 »	107750	1070 »	107250
Paris à Strasbourg	823 75	827 50	826 25	830 »	827 50	232 50	835 »	838 75	837 50	840 »	823 »	838 75
Strasbourg à Bale	337 50	360 »	360 »	357 50	360 »	361 25	365 22	367 50	365 »	368 75	367 50	358 75
Blesme à Gray	535 »	535 »	535 »	532 50	540 »	537 50	540 »	»	540 »	540 »	540 »	548 50
Paris à Lyon	853 75	825 »	925 »	923 75	930 »	940 »	932 50	923 »	940 »	935 »	933 75	922 50
Montere. à Troyes.	280 »	»	285 »	»	290 »	290 »	292 50	553 »	287 50	295 »	290 »	»
Provins aux Ormes.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon.	562 50	565 »	565 »	562 50	565 »	560 »	560 »	563 »	552 »	565 »	565 »	560 »
St-Étienne à Lyon.	8000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
D° (3) d'industrie.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	753 75	755 »	725 »	752 »	765 »	787 50	727 50	770 »	773 »	773 50	757 50	763 »
Chemins du Midi	215 »	620 »	630 »	223 75	630 »	630 »	232 50	635 »	635 »	635 »	635 »	638 »
Bordea. à La Teste	245 »	»	245 »	»	»	»	272 »	»	272 »	»	280 »	»
Andrez. à Roanne.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 35	80 65	80 60	80 85	80 75	81 »	80 90	81 15	81 »	81 10	80 85	81 40
Rentes 4 1/2 0/0	106 50	106 60	104 40	104 70	104 70	105 »	101 30	104 90	104 30	104 30	104 10	104 40
Banque de France	2785 »	»	2775 »	»	2765 »	»	2730 »	»	2730 »	»	2750 »	»
Crédit mobilier	910 »	910 »	910 »	910 »	912 50	915 »	925 »	927 50	927 50	926 25	920 »	920 »
Comptoir national	630 »	850 »	660 »	870 »	715 »	720 »	720 »	»	702 50	710 »	687 50	698 »
Banque Foncière	900 »	893 »	900 »	913 »	925 »	935 »	935 50	937 50	932 50	932 50	924 »	935 50
D° Obligations (Cert.)	1110 »	110750	1110 »	1110 »	1110 »	1110 »	111375	1110 »	111250	111250	111250	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 5 au 11 mars 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance.	Noms des Compagnies	5	7	8	9	10	11
1851.	130,000	72 ans.	333	500	7 50	avril	janv. juin.	Nord-Boulogne	»	370 »	370 »	372 »	»	375 »
D°	50,000	50 —	1,050	1250	32	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »	1160 »
1853.	60,000	99 —	535	225	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 2 0/0	527 50	560 »	537 50	537 50	537 50	550 »
1855.	152,323	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelles 3 0/0	347 50	350 »	348 75	350 »	347 50	348 75
D°	5,500	99 —	1,000	1,250	32	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
D°	50,300	99 —	500	550	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	875 »	»	875 »	»	»	»
1842.	11,431	43 —	1,125	1,250	33	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1115 »	1115 »	1115 »	1113 »	»	»
D°	2,201	43 —	1,250	1,250	25	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	1002 50
1852.	4,405	50 —	1,000	1,250	33	»	D° D°	Ouest	1120 »	1120 »	»	1120 »	1132 50	»
1242.	7,518	31 —	1,105	1,250	54	mai. nov.	D° D°	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
D°	2,585	47 —	1,125	1,250	32	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	1140 »	»	»	»	»	1140 »
1842.	13,333	35 —	750	1,250	25	D°	D° D°	D° Nouvelles 1845	»	1120 »	»	1135 »	»	»
1252.	150,000	99 —	310	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelle 1823	363 »	367 50	365 »	365 »	367 50	365 »
1245.	5 887	75 —	1,000	1,250	30	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	390 »
1847.	4,825	35 —	1,000	1,250	25	»	D° D°	D° Nouvelles	1125 »	»	»	1125 »	»	1122 50
1845.	15,000	73 —	1,000	1,250	25	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	1035 »	»	»	»	1060 »	1060 »
1848	5,000	87 —	500	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	»	»	»	1310 »	»	1310 »
1843.	3,773	47 —	1,100	1,250	22	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bale	»	»	»	»	»	»
1853.	30,000	50 —	500	325	12 50	D°	»	D° Nouvelles	500 »	»	»	»	540 »	»
1841.	1,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrezieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 4 au 10 mars. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	4	5	7	8	9	10
Nord	887 50 à 900 »	892 50 à 900 »	887 50 à 900 »	897 50 à 902 50	857 50 à 902 50	912 50 à 918 75
Paris à Strasbourg	825 » à 830 »	825 » à 827 50	225 » à 827 20	223 75 à 835 »	827 50 à 837 50	827 50 à 838 75
Cie d'Orleans	1000 » à 1050 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1050 »	1000 » à 1050 »	1230 » à 1072 »	1062 50 à 1065 »
Paris à Rouen	1037 50 à 1062 50	1037 50 à 1062 50	1037 50 à 1063 50	1028 » à 1080 »	1056 25 à 1068 72	1057 50 à 1073 »
Rouen au Hâvre	487 50 à 212 50	487 50 à 512 50	487 50 à 515 50	500 » à 520 »	505 25 à 518 75	506 25 à 218 75
Lyon	887 50 à 935 »	925 » à 930 »	912 75 à 825 »	925 » à 935 »	831 25 à 935 »	937 50 à 946 75
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Bechet, Dethomas et Ce.	500	518 »	Seyssel (français) .... Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	450	Sécurité .... mar.	5000	25 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1195	D° (anglais) .... Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	5000	5 0/0 b.
— Patron	25	27 50	Bastennes .... Asph.	1000	405	— — 2e série	100	42 »	Vigie .... mar.	5000	10 0/0 b.
— Courtois	30	42 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1030 A.	— de Besançon	450	555 »	Nationale .... Inc.	5000	135 0/0 b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	800	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	4100 »	— de Boulogne (Paris)	1000	330 »	Générale .... Inc.	5000	500 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1500 »	Maubeuge (Nord) ..... Forg.	1/3 000	425	— de Versailles	500	555	Union .... Inc.	5000	20 0/0 b.
Fenez .... (cuivre).	400	127 50	Alais .... Forg.	3000	1730	— Cherbourg	300	400	France .... Inc.	5000	40 0/0 b.
Vieille-Montagne ..... (zinc).	200	1250 »	Chatillon et Commentry. Forg.	1000	1003	Messageries Nationales.	10000	10000	Phénix .... Inc.	1000	3400 »
Prusse Rhénane ...... (zinc).	275	1010	Providence .... Forg.	1000	»	— Caillard	1000	585	Providence .... Inc.	2500	20 0/0 b.
Meuse .... (zinc).	250	575 A.	Hennange. N. liber. .... Forg.	500	210 »	Gondoles parisiennes	50	172 50	Urbaine .... Inc.	3000	13 0/0 b.
Stolberg .... (zinc).	750	1200	Blanc de zinc. act. N. liber.	500	550	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2225	Confiance .... Inc.	3000	3 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) .... cuivre.	100	39 P.	Valentin-Cocq .... Usine.	300	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Event. d'Avignon	[illegible] 50	»
Blanzy .... charb.	1000	1950	Soc. Cail et Ce .... Usine.	1000	1325	Favorites ..... Omnibus.	500	1005	— de Cette	19	»
Grand'Combe .... charb.	1000	1350	Christofle .... Usine.	500	800	Hirondelles .. Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	25	»
Chazotte .... charb.	1/3320	400	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	200 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	760	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1300 P.
Charbonnages belges	500	322	Télégraphe sous-marin	55	27 50	Tricycles ..... Omnibus.	500	460	— d'Aix-la-Chap.	375	820
Pont-de-Loup (sud) .... charb.	1000	200	Gaz anglais ... (Paris)	2500	8100 »	Compagnie gén. .. Pet. V.	200	560 »	Guadalquivir	100	»
Mines de la Loire ...... charb.	1/63040	700 »	— français ... (Dito)	300	1155 P.	Désirées ..... Pet. voit.	500	410 »	Docks	250	251
Centre-du-Flenu .... charb.	1000	150	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes .. Pet. voit.	500	535 »	Journaux réunis	500	500
Long-pendu .... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides ..... Pet. voit.	500	551 50	Maberly (Amiens)	500	505
Épinac .... charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	275 »	Générale ..... Ass. mar.	12500	40 0/2 b.	Colin (Prevost)	500	515
Haute-Loire .... charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	»	Lloyd français ... mar.	5000	11 0/0 b.	Pont-Remy	500	497 50
Montchanin .... charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	13 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	131
[illegible]court .... charb.	1/1 [illegible]	600	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	13 0/0 b.	Richer	500	475

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

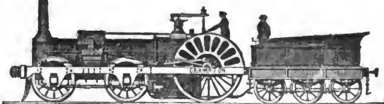
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
35, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris............	12 f.	— 22 f.
Départements....	13 »	— 24 »
Étranger........	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l

SOMMAIRE.

Caisse des Actions réunies.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Au nombre des valeurs qui forment l'actif de *la Caisse des actions réunies* se trouvent comprises deux mille obligations du Crédit foncier. Dans l'expectative du tirage qui doit avoir lieu le 22 mars, et par un scrupule dont les actionnaires apprécieront la convenance, le directeur de *la Caisse des actions réunies* croit devoir leur faire connaître les numéros des obligations du Crédit foncier qui leur appartiennent.

Série A,	nos	3,001	à	3,500........	500
Série A,	»	4,039	à	4,113........	75
Série A,	»	4,139	à	4,213........	75
Série A,	»	4,239	à	4,313........	75
Série A,	»	4,339	à	4,388........	50
Série A,	»	7,376	à	7,475........	100
Série A,	»	7,317	à	7,366........	50
Série B,	»	11,381	à	11,480........	100
Série B,	»	12,324	à	12,498........	175
Série C,	»	24,301	à	24,375........	75
Série C,	»	24,405	à	24,454........	50
Série E,	»	44,501	à	44,800........	300
Série F,	»	54,916	à	54,990........	75
Série F,	»	54,515	à	54,614........	100
Série I,	»	80,015	à	80,214........	200
				Total.....	2,000

Société générale du Crédit mobilier.

On nous dit que nos articles sur le Crédit mobilier ont été peu goûtés par quelques personnes, et qu'ils ont été mal interprétés par d'autres. Il est hors de doute que nous portons le plus vif intérêt au succès de cet établissement par des raisons personnelles et générales. Nous n'avons pas été étrangers à l'idée de sa création, et nous avons traité les questions de l'abaissement de l'intérêt au moyen de facilités nouvelles données au crédit, longtemps avant que des esprits qui, depuis quelques mois, ont marché plus vite, eussent songé à ces combinaisons. On nous traitait alors d'utopistes; on veut nous faire passer aujourd'hui pour des retardataires, et même pour des ennemis du crédit.

Ce que nous disons aujourd'hui à propos du Crédit mobilier, sur la convenance de compléter le capital social avant d'émettre des obligations, nous le disions il y a quelques mois, à propos de l'emprunt du chemin de fer de Lyon à Avignon, émis sous le patronage d'un célèbre banquier, et nous avions alors pour adhérents dans la critique de cette opération, des personnes qui trouvent aujourd'hui malséant qu'on applique le même raisonnement au Crédit mobilier. Qu'elles nous permettent de leur dire et de leur prouver que si nous n'avons pas eu tort en ce qui touche le chemin de Lyon à Avignon, nous avons cent fois raison en ce qui concerne le Crédit mobilier.

En effet, une compagnie de chemin de fer qui emprunte avant d'avoir réalisé une partie notable de son capital en actions, peut rencontrer dans le public une répugnance à lui prêter; elle s'expose à une hésitation ou même à un refus de crédit; elle tend les mains à des prêteurs qui peuvent ne pas se présenter, tandis qu'elle est en droit de demander à des actionnaires personnellement engagés; mais en définitive elle ne fait tort qu'à elle-même. Le chemin de fer n'en produira et n'en coûtera ni plus ni moins pour cela. Quand le chemin sera exploité, si les produits sont médiocres, ils seront en grande partie absorbés par le service des emprunts, et les actionnaires auront de pauvres dividendes; si, au contraire, l'exploitation est fructueuse, si les produits se développent au niveau des espérances, les actionnaires se trouveront bien qu'une plus large part ait été faite à l'emprunt. Mais tout cela est propre à une entreprise industrielle dont les recettes ne dépendent pas d'opérations purement financières, et ne sont nullement affectées par l'usage que la Compagnie peut faire de son crédit. En un mot, et pour résumer ces observations dans un exemple, on peut recommander à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon de libérer les actions à 400 fr. ou même à 250 fr., et conseiller en même temps au Crédit mobilier d'appeler les 250 fr. qui restent à verser sur ses actions. D'abord, le Crédit mobilier n'entend pas libérer ses actions à 250 fr. Il ne trouve pas son capital trop élevé pour les développements qu'il entend donner à ses opérations. Le Crédit mobilier participe des banques de circulation, puisqu'il emprunte à courte échéance; il a donc bien plus besoin d'un capital considérable de garantie et de la réalisation de ce capital, qu'une Compagnie de chemin de fer dont les profits, on ne saurait trop le répéter, ne consistent pas en reports, en achats de valeurs soumises à toutes les fluctuations de la Bourse. Un chemin de fer emprunte pour 50, 75 ans; le service de ses emprunts est fixé d'avance; il est pourvu à l'amortissement au moyen d'un prélèvement réparti sur toute la durée de l'emprunt. Les porteurs de ces titres, quelles que soient les variations du crédit, sont renfermés dans les conditions de leur contrat. Les obligations que le Crédit mobilier propose à la négociation avant d'avoir complété le versement de son capital, sont à 45 et 90 jours d'échéance; c'est une dette flottante représentée par des valeurs à cours variables. Cela peut-il se

comparer aux emprunts de chemins de fer ?

Et là encore, les exemples ne manquent pas à l'appui de notre opinion. En 1846 et 1847, à une époque de prospérité pour les chemins de fer, les Compagnies d'Orléans et de Rouen eurent aussi l'idée de faire usage de la dette flottante, et pour quelques millions empruntés dans ce système, dont cependant la consolidation prochaine était annoncée, ces Compagnies si riches, si puissantes, si bien dirigées, faillirent succomber sous le poids des événements de 1848, tandis qu'elles n'auraient couru d'autre danger que celui de l'expropriation, si elles n'avaient eu que des créanciers à long terme.

Le Crédit mobilier, nous nous plaisons à le reconnaître, est, comme un chemin de fer, une entreprise d'utilité publique, mais il est en même temps une institution de crédit, et cette dernière fonction lui impose des devoirs d'une nature toute spéciale. Le Crédit mobilier participe de l'Etat, par la haute protection qu'il en a reçu et par les priviléges qui lui ont été octroyés. Malgré l'indispensable nécessité d'une dette flottante pour l'Etat, malgré la condition rassurante d'une notable partie de cette dette qui ne peut venir à remboursement, les pouvoirs publics sont toujours préoccupés du chiffre de la dette flottante et des limites à lui imposer. Cependant, il y a pour répondre de cette dette flottante, toute la fortune, toutes les ressources de la France. Est-ce se montrer trop exigeant que de demander au Crédit mobilier d'appuyer sa dette flottante sur la réalisation de son capital?

Quelle est, d'ailleurs, la nécessité de ce recours au crédit? Fût-il prudent, il ne serait même pas justifié par un besoin réel. Les opérations courantes du Crédit mobilier n'ont pas pris une très-grande extension; elles se sont bornées à l'achat de quelques valeurs et à des reports qui ont produit le meilleur effet et peut-être même prévenu une crise factice. Nous ne connaissons au Crédit mobilier de grande affaire que celle qu'il a faite avec le Crédit foncier, mais elle est consommée, et ce ne peut être pour cela que le Crédit mobilier éprouve le besoin d'emprunter à 45 et 90 jours. Si le Crédit mobilier a quelque autre grande opération en vue, il la fera bien plus sûrement avec un appel de fonds sur ses actions qu'avec une tentative de crédit. Le complément du capital ne peut du reste exercer une très-grande influence sur le cours d'une valeur qui a obtenu une prime de 400 fr. sur un versement de 250 fr.

Nous avons la conviction que ces considérations et beaucoup d'autres qui ne peuvent échapper à la sagacité et à l'expérience des administrateurs du Crédit mobilier, les décideront à faire compléter avant tout le versement du capital dans le délai le plus conforme aux intérêts et aux besoins de la Compagnie. Nous demandons à ceux de ces administrateurs qui dirigent de grandes maisons de banque d'appliquer en cette circonstance à la gestion du Crédit mobilier la prudence dont ils ont fait preuve dans la conduite de leurs propres affaires. Nous espérons que les hommes politiques qui font partie du Conseil d'administration lui rappelleront que le meilleur moyen de reconnaître la protection de l'Etat, c'est de consolider le crédit de l'institution à laquelle il a confié une aussi importante mission et conféré de si grands avantages. Et enfin, nous comptons aussi que l'utilité de cette réalisation du capital sera comprise par les personnes qui ont concouru le plus activement à la fondation du Crédit mobilier et que leur pratique des grandes affaires leur démontrera que la confiance publique s'attache encore plus aux mesures sages et bien raisonnées qu'aux succès qui ne seraient que superficiels.

En résumé, comme ressource, l'émission de 4 millions de bons à 45 ou 90 jours tentée par le Crédit mobilier est insignifiante; comme principe, elle est dangereuse, en ce qu'elle indique que le Crédit mobilier veut entrer dans la voie si large de circulation que lui ont ouverte ses statuts, avant d'avoir réalisé son capital.

En adressant ces observations au Conseil d'administration du Crédit mobilier, nous ne sommes que l'écho très affaibli des critiques que nous avons entendues.

Peut-être lui dira-t-on de ne pas suivre nos conseils, parce qu'il aurait l'air de céder à la pression du dehors.

C'est ainsi qu'il y a quelques mois, lorsque nous recommandions la fusion aux conseils d'administration des Compagnies des chemins de fer de la Bretagne et de la Normandie, on s'insurgeait contre nos avis. Qu'est-il arrivé? Après trois mois d'une résistance qui aurait pu être épargnée et d'un examen qui aurait pu être abrégé, les conseils d'administration en sont arrivés à reconnaître que ce que nous proposions est dans l'intérêt de l'Etat, des actionnaires, du public, et ils doivent regretter de n'avoir pas employé à régler la fusion avec le gouvernement le temps qu'ils ont passé à ne vouloir pas faire ce que leur conseillait le *Journal des Chemins de fer*. Nous espérons être plus heureux avec le Crédit mobilier, et qu'il ouvrira plus tôt les yeux à la vérité, même quand elle vient de nous.

J. Mirès

Chemin de fer de Paris à Lyon.

Les actions du chemin de fer de Paris à Lyon ont pris un essor subit sous l'influence du bruit qui a été répandu, que cette Compagnie devait libérer ses actions à 250 francs et compléter le capital nécessaire à l'achèvement du chemin au moyen d'une émission d'obligations.

Pour juger si ce bruit a quelque fondement, il faut examiner la condition dans laquelle se trouverait la Compagnie du chemin de fer de Lyon, si le projet dont il s'agit se réalisait.

On sait que les Compagnies de chemin de fer nouvellement formées ont toutes adopté pour base financière la division de leur capital en actions et obligations. Nous avons plusieurs fois fait ressortir les avantages considérables que ce système procurait aux actionnaires. Toutefois, nous avons recommandé de ne pas l'exagérer, surtout pour des chemins dont la construction n'était pas commencée, attendu que l'imprévu dans les dépenses pouvait créer des embarras très-graves à la Compagnie si, à l'origine de sa constitution, le capital en obligations avait été exagéré relativement aux actions. Ce sont ces idées qui, en effet, ont prévalu auprès des Conseils d'administration, et les Compagnies récemment formées ont conservé une proportion raisonnable entre le capital actions et obligations.

Il ne faut pas cependant perdre de vue que, dans ce système de la division du capital, ce n'est pas l'importance du capital représenté par les actions, qui forme la garantie effective des obligations; cette garantie repose sur les revenus du chemin. On nous reprochera, peut-être, de rappeler ici une vérité à la manière de M. de Lapalisse; mais nous avons si souvent entendu soutenir que le capital actions était une garantie par les obligations, que nous avons dû exprimer clairement une vérité mal comprise. Pour rendre notre pensée par un exemple, nous rappellerons que le chemin d'Andrezieux à Roanne, dont le capital actions s'élève à 6 millions, a fait deux emprunts, l'un de deux millions à 5 0/0, l'autre de un million à 4 0/0; certes il n'y a pas exagération entre le capital actions et obligations, cependant, les recettes sur ce chemin ont été jusqu'à ce jour si peu considérables, qu'elles n'ont pas permis d'acquitter les intérêts de ces deux emprunts; le premier seul, celui fait à 5 0/0, a été payé régulièrement; quant au second, il n'a touché aucun intérêt. Qu'on le remarque, le capital actions de ce chemin, au lieu d'être de 6 millions, aurait été de 20, 30 ou 40 millions, ou seulement réduit à une seule action, la situation des obligations n'aurait pas varié, parce que, nous le répétons, la garantie unique des emprunts est dans les produits.

Sous le rapport des revenus, la Compagnie de Paris à Lyon est dans une situation exceptionnelle, et c'est probablement de la grande importance de ses recettes qu'a dû naître la pensée de libérer ses actions à 250 fr. Nul n'ignore que les prévisions des recettes pour le chemin de Paris à Lyon les élèvent à 30 millions, quand la ligne sera achevée et que la section de Lyon à Avignon sera exploitée; une recette si considérable permettra sans aucun doute une exploitation à 30 0/0 ou au plus à 33 0/0, ce qui laisserait disponible un revenu net de 20 à 21 millions.

On comprend que dans de telles prévisions on se soit préoccupé de la libération des actions à 250 fr., puisque le capital en obligation n'étant actuellement que de 80 millions, pourrait être porté sans inconvénient à 140 millions par cette libération anticipée des actions; or, pour servir l'intérêt et l'amortissement d'un emprunt de 140 millions, il suffirait de 7,500,000 fr., ce qui laisserait pour les actions un revenu de 13 à 14 millions, soit environ 56 fr. par action versée à 250 fr.

Le bruit qui s'est répandu a évidemment pour origine les prévisions que nous venons d'exprimer. Quant à la Compagnie, nous croyons qu'elle n'a rien résolu à cet égard; il est possible et même probable qu'elle reconnaîtra l'utilité de libérer les actions à un prix inférieur à 500 fr. car, en principe, l'avantage d'une pareille mesure est incontestable; mais la prudence du Conseil ne lui permet pas d'en décider immédiatement l'exécution, par la raison même qu'il lui serait impossible de régler, quant à présent, le chiffre exact auquel cette libération devrait avoir lieu.

J. Mirès.

Chemin de Lyon à Avignon.

Éventualités.

Les négociations se poursuivent avec activité entre les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon et la Société nouvelle de Lyon à la Méditerranée. Dans notre dernier numéro, en publiant le traité relatif aux éventualités, nous avons fait connaître les prétentions diverses des parties et les différentes combinaisons projetées. De nouvelles propositions ont surgi. Nous les publions, et nous avons l'espérance que l'une d'elles pourra servir de base à un arrangement définitif.

On sait dans quels termes la Compagnie de Lyon à la Méditerranée s'est réservé l'exécution du traité et les embarras qui peuvent en résulter pour les porteurs d'éventualités. Par suite, il a paru indispensable que des concessions fussent faites pour racheter des délais qui peuvent se prolonger plusieurs années encore au grand préjudice des porteurs d'éventualités, et c'est dans ce but que les deux propositions suivantes ont été faites.

Première proposition. — La somme de 5 millions affectée par l'Etat comme indemnité pour les éventualités de Lyon à Avignon, serait, d'après le traité, divisée comme suit : 2,500,000 fr. pour les porteurs d'éventualités; 2,500,000 fr. pour la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Les porteurs d'éventualités feraient, sur les 2,500,000 fr. leur revenant, l'abandon d'un million, et, en échange, recevraient plus promptement les actions auxquelles ils ont droit.

Deuxième proposition. — La somme de 5 millions payée par l'Etat serait intégralement attribuée à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, qui l'appliquerait à libérer toutes les actions de la Société du sixième versement de 50 fr., et qui, par conséquent, délivrerait aux porteurs d'éventualités une action libérée de 300 fr. pour 14 éventualités.

Voici quel serait pour les porteurs d'éventualités le résultat de cette dernière combinaison.

On comprend que ce versement de 50 fr. sur les actions de Lyon à la Méditerranée aurait pour résultat une hausse d'environ 30 à 40 fr. sur le cours actuel, et, par conséquent, élèverait les prix à 810 ou 820 fr., ce qui formerait une prime de. . . . . . 315 fr.

Les actions données aux porteurs d'éventualités pour 14 éventualités étant libérées, d'environ 300

Il serait ainsi attribué pour 14 éventualités. . . . . 615 fr.

Ce qui représenterait pour chaque éventualité une somme de 43 fr. 90 c.

F. Solar.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Havre est convoquée pour le 31 mars. Cette assemblée devant délibérer sur le projet de fusion doit, conformément aux statuts, représenter le tiers du capital social. En conséquence, le Conseil d'administration fait un appel aux actionnaires qui seraient dans l'impossibilité d'assister à l'assemblée, afin qu'ils avisent à s'y faire représenter. Nous publions la lettre adressée par le Conseil aux actionnaires. Nous joignons nos instances à ceux du Conseil pour engager ces actionnaires à joindre leurs efforts à ceux de la Compagnie, afin que rien ne vienne retarder la conclusion d'une fusion si favorable aux actions du Havre.

Le Conseil d'administration me charge de vous rappeler que l'assemblée générale, convoquée pour le jeudi, 31 mars, à trois heures précises de l'après-midi, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, aura à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp.

Aux termes de l'art. 46 des statuts, l'assemblée, pour délibérer utilement sur cette proposition, doit être composée de cent actionnaires au moins, représentant le tiers du capital.

S'il ne vous est pas possible d'assister personnellement à l'assemblée, vous êtes prié de vouloir bien signer et adresser au siége de l'Administration le pouvoir ci-joint, afin que vos actions y soient représentées et concourent à former le nombre de 13,333 actions, exigé par les statuts.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Par ordre du Conseil,

Le Chef de l'exploitation,

G. de Lapeyrière.

Versements.

Le tableau des versements à faire en 1853, publié par nous dans l'un de nos précédents numéros, doit subir quelques changements. Nous le rétablissons tel qu'il doit être pour les neuf derniers mois de l'année.

L'ensemble de ces versements s'élève à 104,316,550 fr. et réparti comme suit :

Avril.	15,166,625
Mai.	6,999,925
Juin.	18,500,000
Juillet.	27,575,000
Septembre. . . .	5,000,000
Octobre.	7,500,000
Novembre. . . .	5,075,000
Décembre. . . .	18,500,000
Total. . . .	104,316,550

soit, en moyenne, 11,590,000 fr. par mois.

(*Voir le tableau à la page ci-contre.*)

Chemin de Saint-Germain.

L'assemblée générale extraordinaire du chemin de fer de Saint-Germain, qui devait avoir lieu le 17 mars, a été remise au 11 avril, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées.

Chemin de fer de Strasbourg.

Depuis plusieurs semaines l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg a été différentes fois interrompue par l'abondance des neiges qui ont arrêté la marche des trains.

Malgré cette interruption, les recettes se sont élevées, pour la semaine que nous publions aujourd'hui, à 318,173 fr. 38 c., ou plus de 500 francs par kilomètre. Nous croyons savoir que les recettes de la semaine, que nous publierons dans notre prochain numéro, présentent une augmentation de 50,000 fr.

G. Lenoir.

Jurisprudence.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re ch.).

Présidence de M. le premier président Delangle.

Audiences des 7 et 14 mars.

JEUX DE BOURSE. — DEMANDE EN PAIEMENT. — PREUVE. — COUVERTURE. — RESTITUTION.

L'agent de change ne peut réclamer le paiement du solde d'opérations constituant des jeux de bourse; il n'est pas admissible à prouver par ses livres le solde qu'il réclame, la loi n'acceptant ce moyen de preuve que pour des opérations sérieuses; il n'est pas davantage recevable à retenir, comme couverture et compensation, des valeurs par lui achetées pour le client, et revendues par lui au nom de ce dernier, mais sans son autorisation.

D'autre part, le client, en reprenant cette couverture, est sans droit pour demander le paiement d'un solde résultant de ces mêmes jeux de bourse.

M. Eugène Mihura, chef de la maison de banque Mihura et Ce, de Bordeaux, avait fait des opérations de bourse considérables avec plusieurs agents de change de Paris, et notamment avec M. Bassery. Ces affaires se sont liquidées sans difficulté entre les parties jusqu'en 1850; elles présentaient, au mois de novembre 1850, un solde de 13,734 fr. au profit de M. Mihura. Au mois de décembre 1850, M. Mihura était à Paris, et il n'a plus quitté cette ville; il y est décédé le 18 janvier 1851. M. Bassery a présenté à M. Jules Mihura, frère et héritier bénéficiaire, et liquidateur de la maison de banque,

Versements à faire du 1er Avril au 31 Décembre 1853.

NOMS DES ENTREPRISES.	NATURE DES VERSEMENTS.	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMB.	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE
Méditerranée........	50 francs en Avril sur 80,000 act......	6,000,000	»	»	»	»	»	»	»	»
	25 » par anticipation..........	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	125 » en Avril, sur 60,000 obligat...	7,500,000	»	»	»	»	»	»	»	»
	125 » en Juillet, id.	»	»	»	7,500,000	»	»	»	»	»
	125 » en Octobre, id.	»	»	»	»	»	»	7,500,000	»	»
Bâle..............	125 » 30 Juin, sur 24,000 obligations	»	»	6,000,000	»	»	»	»	»	»
	125 » 31 Décembre, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	6,000,000
Orléans..............	100 » 1er Juillet, sur 150,000 oblig.	»	»	»	15,000,000	»	»	»	»	»
Strasbourg..........	125 » 10 Juin, sur 50,000 obligations	»	»	12,500,000	»	»	»	»	»	»
	125 » 10 Décembre, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	12,500,000
Gray..............	A valoir sur l'emprunt de 22 millions.	»	5,000,000	»	»	»	5,000,000	»	»	»
Midi..............	75 francs (deux appels sur 134,000 act.	»	»	»	5,075,000	»	»	»	5,075,000	»
Comptoir d'escompte	125 » 1er Avril, id.	1,666,625	»	»	»	»	»	»	»	»
	150 » 1er Mai, id.	»	1,990,925	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX.......	15,166,625	6,999,925	18,500,000	27,575,000	»	5,000,000	7,500,000	5,075,000	18,500,000

un compte se soldant en sa faveur par 2,415 fr. Jules Mihura a méconnu toutes opérations postérieures à la liquidation de novembre, et il a formé devant le Tribunal de commerce une demande en paiement du solde de 13,734 fr. en restitution de huit actions de la ville de Paris, remises aux mains de M. Bassery, ou de 11,214 f. pour leur valeur.

Le 5 novembre 1851, le Tribunal a statué dans les termes suivants :

« Le Tribunal,

» Attendu que le différend qui divise les parties porte sur le règlement d'un compte que S.-E. Mihura, aujourd'hui décédé, et aux droits duquel se trouve Jules-Salva Mihura, aurait eu avec Bassery ;

» Que ce compte avait pour objet des opérations des ventes et achats d'effets publics ;

» Attendu que, pour établir sa prétention, J.-S. Mihura repousse de son débit audit compte les articles qui y sont portés comme résultant des liquidations de décembre et de janvier dernier, et se refuse, en outre, à admettre la vente opérée le 8 janvier, de huit obligations de la ville de Paris, excipant de ce que Bassery ne justifie d'aucun ordre écrit émané de Mihura qui l'ait autorisé à faire les opérations dont s'agit ;

» Attendu qu'il résulte des explications fournies au délibéré qu'il est constant que S.-E. Mihura était à Paris lors des opérations aujourd'hui contestées par J.-S. Mihura ;

» Que cette circonstance justifie suffisamment le défaut d'ordre écrit reproché à Bassery ;

» Qu'en effet, il est d'usage fréquent, dans ces sortes d'opérations, de transmettre verbalement ses ordres au parquet de la bourse ;

» Qu'en outre, les écritures de Bassery ne laissent aucun doute à l'égard desdites opérations faites pour le compte de S.-E. Mihura ;

» Qu'il résulte de ce qui précède et de l'examen dudit compte qu'il n'y a pas lieu d'en distraire les articles désignés par J.-S. Mihura, et que, loin d'être créancier de Bassery, S.-E. Mihura est, au contraire, son débiteur du solde dudit compte dont le montant est réclamé, soit 2,415 fr. 30 c. ;

» Déclare J.-S. Mihura mal fondé en sa demande, l'en déboute, et, statuant à l'égard de la demande reconventionnelle, condamne J.-S. Mihura ès-noms qu'il procède par toutes les voies de droit seulement à payer à Bassery la somme de 2,415 fr. 20 c., avec les intérêts suivant la loi ; condamne J.-S. Mihura ès-noms en tous les dépens, etc. »

APPEL. Me Horson, avocat de M. Mihura, a prétendu que M. Bassery ne justifiait pas d'ordres du défunt pour les opérations qu'il alléguait. Il ajoutait qu'en tout cas il était établi que M. Bassery aurait dans les circonstances, pour ce qui concernait les opérations postérieures à la liquidation de novembre, pratiqué des jeux de bourse dont le risque était à sa charge, et qui n'engendraient aucune action.

Me Nicolet, avocat de M. Bassery, a soutenu le jugement.

M. Barbier, substitut du procureur général impérial, a fait observer que le Tribunal n'avait pas abordé la véritable question du procès. Il n'est pas douteux, ajoute ce magistrat, qu'il y a eu jeu de bourse ; le fait est avancé par M. Bassery. Le capital représentatif de toutes les opérations dépasse 9 millions, il ne s'agissait donc que des différences. La jurisprudence a sévi contre les agents de change, toutes les fois que de tels abus ont été révélés. Un arrêt de cette Chambre, du 11 mars 1851, a flétri énergiquement les illégalités commises dans ces circonstances par ces officiers publics. Ces avertissements n'ont pas suffi. En présence d'un mal réel, d'autant plus grave qu'on semble compter sur nous ne savons quelle tolérance, quel oubli de la loi, nous avons pensé que nous devions expressément réserver devant vous les droits du ministère public, à raison de l'infraction commise par M. Bassery aux dispositions de la loi pénale. Nos impressions personnelles ont été partagées par le magistrat dont la main ferme est appelée à diriger le parquet de la Cour.

M. l'avocat général, s'expliquant sur le procès en lui-même, établit que, du fait reconnu du jeu de

bourse, il résulte qu'il n'y a nulle action en justice au profit de l'agent ni du client, et il repousse l'exception proposée par M. Bassery pour retenir à titre de couverture les huit actions de la ville de Paris qu'il a été chargé d'acheter, et dont il a plus tard réalisé la valeur par une revente que M. Mihura prétend n'avoir pas été autorisée.

C'est souvent, dit à cet égard M. l'avocat-général, un point délicat que celui relatif aux *couvertures*. Sans doute, suivant l'art. 1967 du Code Napoléon, le joueur n'est pas restituable contre le paiement qu'il a fait; mais quand y a-t-il paiement? Dans le jeu ordinaire, où les enjeux sont sur table, si le perdant reprend le sien, le gagnant aura-t-il une action? Non, dit M. Troplong, et telle est aussi notre opinion. La jurisprudence a admis un tempérament d'équité en ce qui concerne les jeux de bourse : elle maintient les paiements anticipés, mais il faut que ces paiements aient été volontaires; une simple garantie ne suffit pas : on ne garantit pas un engagement illicite. A cet égard l'arrêt du 11 mars 1851 décide que la remise faite à un agent de change d'actions industrielles ou de toutes autres valeurs de portefeuille à titre de couverture des avances qu'il pourra faire dans des opérations ayant le caractère de jeux de bourse, ne peut être considérée comme un paiement anticipé de dette de jeu (art. 1967 du Code Napoléon), qui comme tel, ne serait pas sujet à répétition. Il n'y a que les couvertures en espèces ou en valeurs dont le prix doit (suivant l'intention commune des parties) être appliqué, après sa réalisation, au paiement des avances de l'agent de change, qui puisse, en pareil cas, être considéré comme paiement anticipé.

Appliquant ces principes à l'espèce, M. l'avocat-général estime qu'il résulte des énonciations des livres de l'agent de change qu'il y a eu autorisation par Mihura d'augmenter la couverture par la revente des huit obligations, d'où suit qu'il y a eu paiement anticipé, et que la restitution de ces valeurs ne peut être réclamée.

M. l'avocat-général conclut à l'infirmation du jugement, à ce que les parties soient respectivement déclarés non recevables, et à ce qu'il lui soit donné acte de ses réserves contre M. Basse y.

Voici le texte de l'arrêt :

« La Cour,

» Considérant qu'il est constant entre les parties : 1° que Bassery agent de change, a, pendant plusieurs mois, prêté son entremise à des opérations de bourse pour le compte de Mihura, banquier à Bordeaux ; 2° qu'un compte réglé en novembre 1850 a constitué Mihura créditeur d'un solde de 13,734 fr. 15 c.; 3° que, le 22 décembre, huit actions de la ville de Paris ont été achetées au nom de Mihura, moyennant 11,214 fr. 25 c., et payées de ces fonds ; 4° que ces actions, restées entre les mains de Bassery, ont été revendues par ses soins, mais sans ordre de Mihura, le 8 janvier 1851 ;

» Considérant que Bassery, sommé de restituer à la succession bénéficiaire de Mihura, décédé le 19 janvier, le solde du compte de novembre 1850, ou les actions de la ville de Paris, ou leur valeur, a répondu qu'il en avait appliqué le montant à couvrir des pertes résultant de jeux de bourse engagés en décembre 1850 et janvier 1851 pour le compte de Mihura, et que, compensation faite du débit et du crédit, il restait créancier de 2,415 fr. ;

» Mais considérant qu'aucun ordre de Mihura n'est représenté autorisant les opérations signalées par Bassery ;

» Que celui-ci ne produit, à défaut d'ordre exprès, ni compte réglé, ni acte de ratification ; qu'il se borne, pour justifier son allégation, à exciper de mentions consignées sur ses livres à l'époque où les négociations contestées ont eu lieu ;

» Considérant que, pour apprécier justement la défense de Bassery, il ne faut perdre de vue ni la nature du mandat, ni la nature de la transaction pour laquelle le mandat serait intervenu ;

» Que, s'il est permis à l'agent de change, quand il a fait une opération sérieuse, et qu'un dissentiment s'élève sur les achats et ventes dont il a été l'instrument, de compléter par les énonciations de ses livres la preuve du mandat qu'il allègue et que rend vraisemblable la réunion préalable en ses mains des titres ou valeurs destinés à être l'élément d'une transaction réelle, il n'en peut être ainsi quand les opérations sont fictives ;

» Qu'en effet, la faculté conférée par l'art. 12 du Code de commerce de chercher dans les livres du commerçant la preuve de conventions litigieuses se restreint aux faits de commerce ;

» Considérant qu'on ne peut comprendre sous cette dénomination les spéculations immorales et ruineuses où sont seulement engagées les sommes représentant la différence de valeurs ou de capitaux imaginaires ;

» Considérant que Bassery ayant expressément reconnu que les opérations auxquelles il a prêté son ministère n'étaient que des paris sur la hausse et la baisse des effets publics, il ne peut être admis à prouver par ses livres qu'il s'est rendu complice d'un fait réprouvé par la loi, et tirer de sa propre déclaration l'occasion d'un gain illégitime ;

» Considérant toutefois, que le solde de 13,734 f. 15 provenant d'opérations fictives, la justice n'en peut ordonner le paiement ;

» Que le seul droit qui appartienne à la succession bénéficiaire de Mihura est de réclamer les obligations de la ville de Paris, vendues par Bassery sans autorisation, ou la valeur desdites obligations ;

» Infirme su principal, condamne Bassery, même par corps, à restituer à Mihura ès-noms les huit obligations de la ville de Paris, achetées le 22 décembre 1850, ou, à défaut, à lui payer la somme de 11,214 fr. 35 c., avec intérêts du jour de la demande ;

» Sur toutes autres fins et conclusions des parties, les déclare respectivement non recevables, etc. ;

» Donne acte au procureur-général impérial de ses réserves contre Bassery. »

QUATRIÈME CHAMBRE.

Présidence de M. Ferey.

Audience du 9 mars.

JEUX DE BOURSE. — AGENT DE CHANGE. — COUVERTURE EN ARGENT. — VALIDITÉ. — RÉPÉTITION.

L'abandon aux mains d'un agent de change du produit de la vente d'une inscription de rente ayant eu lieu par son ministère, en vue de lui donner une couverture pour des opérations de jeu sur la hausse et la baisse des effets publics, constitue non la remise d'effets ou valeurs pouvant être considérés comme des promesses de paiement de dettes de jeu et dès lors annulés, mais bien la remise volontaire d'une somme d'argent devant être considérée comme paiement de ladite dette et non sujet dès lors à répétition. (Art. 1967 du Code Napoléon.)

En juillet 1851, M. Houry a fait vendre par M. Hubert, agent de change à la Bourse de Paris, une inscription de rente sur l'Etat, qui a produit une somme de 13,227 fr. 65 c., qui fut laissée entre les mains de M. Hubert comme couverture d'opérations à venir.

Ces opérations eurent lieu en effet ; M. Houry eut son compte ouvert chez M. Hubert. Il fit des bénéfices d'abord, des pertes ensuite. Au 4 septembre 1851, il approuva un compte qui fixait son crédit à ce jour à la somme de 6,952 fr. 30 c. sur lesquels il lui fut remis, un mois plus tard, la somme de 1,000 fr.

Cependant les opérations de M. Houry continuèrent : en novembre, il perdit 2,900 fr. ; en décembre, la hausse des valeurs, conséquence du coup d'Etat, lui fit perdre 10,3 0 fr.

Tout compte fait, les opérations déplorables de M. Houry le constituaient débiteur de M. Hubert d'une somme de 7,248 fr.

Quand il fallut régler ces différences, M. Houry résista et opposa la nullité de ses engagements, frappés de la réprobation dont la loi marque les dettes de jeu. M. Hubert protesta, soutint que les opérations étaient sérieuses, et assigna M. Houry devant le Tribunal de commerce en paiement des 7,248 fr. lui restant dus. De son côté, M. Houry réclama les 13,227 fr. 65 c. montant du produit de la vente de son inscription de rente, soutenant que toutes les opérations postérieures à cette vente étant nulles, la restitution qu'il réclamait devait être ordonnée sans avoir égard à son arrêté de compte du 4 septembre 1851.

Sur ces demandes respectives, le Tribunal de commerce de la Seine a rendu le jugement suivant :

« Le Tribunal reçoit Houry opposant en la forme au jugement contre lui rendu par défaut le 23 décembre dernier ; vu la connexité, joint les causes, et, statuant par un seul et même jugement, tant sur le mérite de ladite opposition que sur la demande reconventionnelle ;

» En ce qui touche la demande principale :

» Attendu qu'il résulte des débats et pièces produites que Hubert s'est chargé de faire, pour le compte du défendeur, des opérations qui consistaient à vendre ou acheter des effets publics à terme ;

» Que les ordres exécutés par Hubert, s'élevant parfois à près de 200,000 fr. pour une seule opération, n'étaient pas en rapport avec la position de fortune de son client ;

» Attendu que Hubert savait parfaitement que Houry serait dans l'impossibilité d'avoir à sa disposition, au temps de la livraison, les titres vendus par son ordre, comme aussi de se livrer d'une manière effective de ceux qu'il avait fait acheter ; que, loin de là, toute opération devait nécessairement se liquider par des différences ;

» Attendu, en effet, qu'un compte de liquidation a été successivement établi par les soins de Hubert, à la fin des mois d'août, septembre, octobre, novembre et décembre 1850 ; que ces comptes ont toujours été soldés par des différences, dont Houry a été crédité ou débité, suivant qu'il y avait perte ou gain ;

» Attendu qu'il ressort de ce qui précède, que les opérations qui donnent lieu au procès sont de véritables paris sur la hausse ou la baisse des effets publics ;

» Que la demande d'Hubert a pour objet le paiement des différences résultant à son profit sur le dernier compte de liquidation ; que la loi n'accorde aucune action pour le paiement d'une dette de cette nature ;

» En ce qui touche la demande reconventionnelle :

» Attendu que la somme de 13,227 fr. 65 c., produit de la vente d'une inscription de 706 fr. de rentes 5 0/0, avait été laissée aux mains de Hubert, à titre de garantie des jeux de bourse auxquels Houry entendait se livrer ; que, par suite, il n'y a pas lieu de distinguer entre la demande principale et la demande reconventionnelle, ainsi que le prétend Houry ; que le Tribunal doit, au contraire, faire application du même principe de droit aux deux demandes ;

» Par ces motifs :

» Le Tribunal, vu l'art. 965 du Code civil, dit que le jugement du 23 décembre dernier sera considéré comme nul et non avenu, et, statuant par jugement nouveau, déclare Hubert et Houry respectivement non-recevables en leurs demandes, fins et conclusions, et les condamne aux dépens de leurs instances, chacun en ce qui le concerne. »

M. Houry seul a interjeté appel de ce jugement.

Dans son intérêt, Mᵉ Dutard a soutenu que si l'on considérait les fonds montant de la vente de la rente de M. Houry comme une garantie, c'était alors,comme contrat accessoire du contrat générateur de la dette, un contrat nul, puisque la dette elle-même était frappée de nullité; ce ne serait tout au plus qu'une promesse de paiement, et la loi veut un paiement consommé pour qu'il n'y ait pas possibilité de répétition. Si l'on considère M. Hubert comme mandataire de M. Houry, le mandataire chargé de jouer ne peut avoir d'action en justice pour l'exécution de son mandat. Si l'on soutient enfin qu'il s'est établi une compensation entre les sommes que devait M. Hubert et celles que lui devait M. Houry, c'est un tort, car il n'y a pas de compensation possible entre une dette de jeu sans valeur en justice et une obligation parfaitement valable. A aucun point de vue donc, M. Hubert ne peut se refuser à la restitution.

Mais après avoir entendu Mᵉ Choppin, avocat de M. Hubert, et M. l'avocat-général Portler en ses conclusions conformes, la Cour a rendu l'arrêt suivant :

» La Cour,

» Considérant que si la loi n'accorde aucune action pour dette de jeu, ou pour le paiement d'un pari, dans aucun cas le perdant ne peut repéter ce qu'il a volontairement payé, à moins de dol, supercherie ou escroquerie ;

» Considérant qu'il est établi que Houry a remis volontairement à Hubert, agent de change, non des effets ou valeurs pouvant constituer des promesses de paiement, mais des sommes d'argent provenant de la vente faite par son ordre d'une inscription de rente et constituant un paiement réel et effectif à valoir sur la différence des cours, à raison de diverses opérations qu'il avait fait faire pour son compte ;

» Considérant qu'il résulte des faits et circonstances de la cause, et de quittances même émanées de Houry, que depuis l'arrêté de compte du 4 septembre 1851, il a fait faire par Hubert de nouvelles opérations sur les effets publics ; qu'il a touché d'abord les bénéfices qui ont été réalisés, mais que la liquidation définitive, à raison des pertes survenues, a constitué Houry débiteur de sommes supérieures à celles qu'il avait volontairement remises, et que dès lors il ne peut répéter ;

» Confirme. »

Voir dans le même sens un arrêt de la première chambre du 11 mars 1854.

COUR IMPÉRIALE DE ROUEN (Appel correct.

Présidence de M. Legris de la Chaise.

Audience du 3 mars.

CHEMIN DE FER DE DIEPPE. — BAISSE DE PRIX. — COALITION. — ABAISSEMENT DES TARIFS.

Une compagnie de chemins de fer qui subventionne une entreprise de voitures publiques pour transporter à prix réduits les voyageurs d'une station du chemin de fer à une localité déterminée, ne commet pas le délit de coalition puni par l'article 419 du Code pénal.

Ce fait ne peut fonder une action en dommages-intérêts au profit d'une autre entreprise qui, ayant le même lieu de départ que le chemin de fer et le même lieu d'arrivée que l'entreprise subventionnée, ne dessert aucune de leurs stations et ne touche aucun des points de leur parcours.

La subvention reçue par l'entreprise et les réductions sur les prix ne peuvent être regardées comme un abaissement des tarifs de la compagnie, ou comme une faveur accordée à un expéditeur, au détriment des autres, en contravention au cahier des charges ou aux lois sur la police des chemins de fer.

Ces questions, qui intéressent vivement les compagnies de chemins de fer et le public, viennent de se présenter devant la Cour de Rouen, où elles ont été résolues en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Dieppe.

Le sieur Fauchet, maître de poste et entrepreneur d'un service de voitures publiques de Rouen à Neufchâtel, reprochait à la Compagnie du chemin de fer de Dieppe et au sieur Renard, autre entrepreneur, d'avoir réuni leurs services de transports et de s'être concertés pour un abaissement de prix qui lui retirait toute possibilité de soutenir la concurrence. La coalition résultait, selon lui, de ce que le chemin de fer transportant les voyageurs de Rouen à la station de Saint-Victor, le sieur Renard les recevait à Saint-Victor pour les conduire, dans sa voiture, à Saint-Saëns et à Neufchâtel, et de ce que cet entrepreneur, recevant de la Compagnie pour ce service une subvention de 72 fr. par jour, ne faisait payer pour chaque place qu'une somme modique de 15 cent.

Cette subvention de la Compagnie était tout au moins, d'après lui, un abaissement déguisé de tarif, une réduction non autorisée par l'administration, une faveur accordée à une entreprise au détriment des autres.

Les moyens du sieur Fauchet appelant d'un jugement qui avait rejeté sa poursuite, ont été développés à l'audience des 24 et 25 février par Mᵉ Deschamps.

Les entreprises des chemins de fer, a-t-il dit, ne peuvent, sans l'agrément de l'autorité supérieure, modifier les prix et les conditions des transports ; moins qu'à d'autres, il leur est loisible de troubler, par des accords privés, les conditions normales du transport des marchandises et des voyageurs, en faisant baisser ou monter les prix au-dessus ou au-dessous du taux que doit déterminer la concurrence naturelle.

Invoquant l'esprit de l'art. 419 du Code pénal, les dispositions du cahier des charges de la Compagnie, celles de la loi et de l'ordonnance sur la police des chemins de fer, et le respect des droits acquis, l'avocat a soutenu que la jurisprudence de la Cour de cassation et celle des Cours d'appel avait constamment interdit ces spéculations par lesquelles le plus fort écrase le plus faible et cherche à s'attribuer le monopole des transports.

M. le Hucher, substitut du procureur général, a donné son adhésion à une partie de ces moyens; il a pensé que le fait de la subvention donnée par la Compagnie et de la réduction de ses prix par Renard, suffisaient pour constituer l'emploi des moyens frauduleux punis par l'art. 419 du Code pénal.

Mᵉ Hébert, avocat du barreau de Paris, a combattu ces reproches et ces moyens au nom de la Compagnie du chemin de fer et du sieur Renard. Il a d'abord établi que le traité du sieur Renard avec la Compagnie avait été amené par les nécessités mêmes de leur position et par les besoins du public. Renard, qui se ruinait autrefois à faire, en concurrence avec Fauchet, le service de Rouen à Neufchâtel, par la grande route, avait renoncé à ce service, ce dont il avait incontestablement le droit; il était venu offrir à la Compagnie de lui transporter ses voyageurs de la station de Saint-Victor à Saint-Saëns et à Neufchâtel. Ce service n'était fait par personne, et la route du sieur Fauchet passant à plus de 14 kilomètres de là, rien ne s'était opposé à ce que la Compagnie et Renard traitassent sur les bases les plus conformes à leurs convenances et à celles des voyageurs et du commerce.

Leur traité s'était fait au grand jour; il avait reçu la plus grande publicité par la voie des journaux, des affiches; il ne différait en rien des traités que toutes les compagnies de chemins de fer font pour assurer leurs correspondances avec les localités importantes des contrées que traverse leur parcours ; aucune des autorités chargées de surveiller l'exploitation des chemins de fer n'avait trouvé à redire à cet état de choses ; et le sieur Fauchet lui-même l'avait vu se produire pendant près de trois années à des conditions peu différentes, par un accord qui avait existé entre la Compagnie et un autre entrepreneur.

L'art. 419 ne peut être invoqué dans de telles circonstances. Sans doute il s'applique aux transports comme aux autres marchandises : la jurisprudence l'a sagement établi; mais il y faut les caractères essentiels de la coalition, c'est-à-dire la réunion de plusieurs détenteurs de la même marchandise, contre un autre détenteur. Ici, rien de pareil. Fauchet dessert une route à lui seul ; la Compagnie et Renard, réunis, en desservent une autre. Veut-on qu'ils ne fassent qu'un? C'est alors un entrepreneur qui abaisse ses prix, en concurrence avec un autre entrepreneur. Veut-on qu'ils comptent pour deux ? Tous trois alors desservent des routes diverses : en aucun cas on ne trouve donc trois entreprises du même transport, trois détenteurs de la même marchandise.

Parler de moyens frauduleux, c'est travestir les faits et outrager des personnes honorables : la Compagnie avait le droit d'établir à son compte un service de correspondance de Saint-Victor à Neufchâtel, car il est de principe qu'une société anonyme a, de plein droit, la faculté de faire tout ce qui est la suite nécessaire de son établissement. Elle pouvait aussi, si elle l'aimait mieux, traiter avec un entrepreneur, comme elle l'a fait sur tous les autres points de son parcours, comme l'ont fait toutes les autres Compagnies. Pourquoi ne pas faire avec Renard ce qu'elle pouvait faire avec tout autre ? On parle des bas prix de Renard ; mais les autres Compagnies, on le prouve, font ou font faire leurs services de correspondance gratis. On se plaint de la subvention donnée par la Compagnie ; mais qu'est-ce autre chose qu'un louage d'industrie, l'équivalent de ce que la Compagnie dépenserait à monter un service à ses frais ?

Les contraventions prétendues d'abaissement de tarif, de réductions au profit de certains entrepreneurs, au détriment des autres, n'existent pas davantage. Jamais la Compagnie n'a modifié ses tarifs, ni d'une manière générale, ni spécialement pour tel entrepreneur : elle a continué à se faire payer par tous les prix du tarif ; seulement, elle a pris à bail un transport par terre. Inutile d'examiner si elle serait tenue de louer au même prix les services d'un autre entrepreneur qui s'offrirait en concurrence, car M. Fauchet ne s'offre pas, ne peut pas s'offrir, puisqu'il ne dessert pas la même route, et qu'il ne peut y avoir rien de commun entre le chemin de fer et lui. La jurisprudence des arrêts, sainement comprise, est conforme à cette interprétation. En réalité, on attaque une des actions les plus légitimes, les plus nécessaires à la vie industrielle; on veut interdire la possibilité d'amener à la voie de fer, commodément et à bon marché, ceux qui sont trop éloignés pour s'y rendre d'eux-mêmes; on veut perpétuer à toujours un état de choses suranné, incommode, dispendieux pour le public, condamné à s'amoindrir tous les jours et à disparaître avec le temps. Les tribunaux ne peuvent accueillir de telles prétentions.

La Cour, au rapport de M. le conseiller NEPVEUX, a prononcé son arrêt en ces termes :

« Attendu que Fauchet fonde sa demande en dommages-intérêts contre la Compagnie du chemin de fer et contre Renard sur le préjudice résultant pour lui du délit commis par ceux-ci pour avoir, aux termes de l'art. 419 du Code pénal, opéré la baisse du prix des transports de Rouen à Neufchâtel, soit en se coalisant contre lui, soit par des voies et moyens frauduleux ;

» Qu'il fonde la même demande contre la Compagnie seule, sur ce qu'elle aurait abaissé son tarif, en contravention à la loi de concession ;

» En ce qui touche le délit prévu par l'art. 419 du Code pénal sur la coalition ;

» Attendu que, pour qu'il y ait délit de coalition pour la hausse ou la baisse des marchandises, il faut, aux termes de l'art. 419, que cette coalition ait lieu entre les principaux détenteurs d'une même marchandise ;

» Qu'en admettant avec la jurisprudence que le parcours opéré par des entrepreneurs de transports et le prix de ces transports doivent être réputées marchandises dans le sens générique de ce mot, il faut rechercher si, dans l'espèce, la coalition aurait eu pour objet la même marchandise, et si deux principaux détenteurs de cette même marchandise se sont coalisés contre un troisième détenteur qui est la partie plaignante ;

» Attendu que Fauchet est entrepreneur d'une diligence allant par la voie de terre de Rouen à Neufchâtel par Saint-Saëns; que ce transport est la marchandise dont il est détenteur ; que c'est de cette marchandise que les intimés auraient opéré la baisse illégale par leur coalition ;

» Attendu que la Compagnie a l'entreprise du transport par la voie ferrée de Rouen à Dieppe avec station à Saint-Victor ;

» Que Renard, de son côté, est entrepreneur de transport sur le chemin par terre, de Saint-Victor à Neufchâtel par Saint-Saëns ;

» Que la marchandise dont la Compagnie est détentrice n'est pas la même que celle de Fauchet, parce que le transport qui la constitue a lieu :

» 1° Par des moyens nouveaux autres que ceux employés par Fauchet :

» 2° Parce qu'il a lieu dans une autre direction ;

» 3° Parce qu'il a lieu sur un parcours beaucoup plus court ;

» Que la marchandise dont Renard est détenteur n'est pas non plus la même que celle de Fauchet, parce que Renard ne suit le parcours de Fauchet qu'en partie, savoir : de Saint-Saëns à Neufchâtel, et parce qu'il fait en outre et en même temps le trajet de Saint-Victor à Saint-Saëns, qui se trouve hors de la ligne exploitée par Fauchet ;

» Qu'il suit de ce que dessus que ni l'un ni l'autre des adversaires de Fauchet ne se trouve détenteur de la même marchandise que lui, et qu'en opérant, soit en se réunissant, soit isolément, la baisse de la marchandise dont Renard seul est détenteur, ils n'ont pas agi directement sur celle de Fauchet et n'ont pas commis le délit de coalition déterminé et spécifié par la loi ;

» Sur la baisse opérée par voies et moyens frauduleux :

» Attendu, en droit, que toute Compagnie de chemin de fer peut, aux termes du droit commun, fonder des établissements de transports, conduisant les voyageurs et les marchandises aux diverses stations qui se trouvent sur la ligne qu'elle exploite ;

» Que la loi néanmoins n'a pas voulu qu'il pût y avoir abus de ce droit au préjudice des entreprises particulières de transports ;

» Qu'aux termes de l'art. 41 de la loi de 1845, qui fait concession à la Compagnie qui est en cause de la ligne de Rouen à Dieppe, cette Compagnie ne peut faire avec des entreprises particulières de transports des arrangements qui ne seraient pas également consentis par elle en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

» Que, sauf l'exécution de cette clause spéciale, la Compagnie a pour le transport des voyageurs et des marchandises, aux diverses stations de la ligne, soit qu'elle l'entreprenne par elle-même, soit qu'elle traite avec des tiers, le droit de concurrence que la liberté du commerce garantit à chacun dans l'intérêt de l'exploitation et du développement de son industrie ;

» Or, attendu, en fait, qu'aucune entreprise particulière n'a demandé à la Compagnie les conditions par elle stipulées avec Renard ;

» Que les faits et circonstances du procès démontrent la vérité de l'allégation de la Compagnie, que les bas prix par elle imposés à Renard ont eu pour but d'augmenter le nombre des voyageurs par le chemin de fer, en leur en facilitant l'accès au meilleur marché possible ;

» Qu'il n'y a donc rien de frauduleux dans le traité passé par la Compagnie avec Renard, dans la fixation des bas prix du transport de la station de Saint-Victor à Saint-Saëns et à Neufchâtel, parce que ce traité, cette fixation de prix ne sont, de la part de la Compagnie, que l'exercice du droit de concurrence qu'on ne peut lui contester ;

» Qu'elle n'a, pas plus que Renard, à rendre compte du résultat financier, de la modicité des prix de transports et de la différence établie par ces prix, quant à trois stations de sa ligne ;

» Attendu cependant, sur ce point, qu'il est demeuré constant par les déclarations des intimés, lesquelles n'ont point été contestées, que les dépenses faites par la Compagnie, pour le paiement de la rétribution stipulée au profit de Renard, ont été couvertes, pour les premiers six mois, par le bénéfice résultant de l'accroissement sur la ligne, pendant ce temps, de dix mille voyageurs, et que, depuis, ce nombre allant croissant, le produit qui en est résulté s'est trouvé au-dessus de la dépense ;

» Qu'il suit de là que Fauchet, tout en éprouvant un grave préjudice pour son industrie, de la mesure prise par la Compagnie, ne peut néanmoins incriminer une spéculation faite par celle-ci dans un but légitime d'intérêt privé, surtout quand cette spéculation a pour moyen principal la réduction des prix de transport, au grand avantage des voyageurs, et profite ainsi à l'intérêt public ;

» En ce qui touche l'abaissement des prix du tarif :

» Attendu qu'il s'agit au procès du tarif imposé aux voyageurs et aux marchandises pour le parcours du chemin de fer de Rouen à Saint-Victor ;

» Qu'aucune modification n'a été apportée à ce tarif ; que les prix perçus par la Compagnie sont ceux fixés par la loi de concession ;

» Que les prix payés pour le transport par terre de la station de Saint-Victor, soit à Saint-Saëns, soit à Neufchâtel, sont en dehors du tarif et lui sont étrangers ;

» Que c'est à tort que l'appelant, réunissant et confondant dans un même prix celui du transport par le chemin de fer et celui du transport par terre, prétend trouver, dans la variation et l'abaissement de ce prix, une modification indirecte aux prix du tarif ; que cette modification n'existe pas ;

» La Cour, en donnant acte à Faucher des productions et présentations de lettres à lui faites par les intimés, lesquelles lettres sont copiées dans les conclusions, et sans s'y arrêter ;

» Confirme le jugement dont est appel, et condamne l'appelant aux dépens, etc. »

L'Empire, c'est la paix.

Quoique nous soyons par notre spécialité étrangers à la politique, nous croyons devoir publier une lettre d'un des négociants les plus considérables de la cité de Londres, M. J.-D. Powles à lord Mount-Edgcumbe, qui nous semble intéresser vivement les rentiers et les porteurs d'actions de chemins de fer, en réduisant à néant ces craintes chimériques de guerre dont les spéculateurs à la baisse se sont trop souvent servis avec succès. En Angleterre on ne veut pas la guerre ; en France, on ne la veut pas davantage. Ce qui les met en défiance l'une de l'autre, c'est une défiance chimérique et presque puérile.

Voici la lettre de M. Powles à lord Mount-Edgcumbe, insérée dans le *Morning-Hérald* et reproduite dans le *Moniteur :*

« Monsieur, lord Mount-Edgcumbe a adressé à un journal du matin une lettre dans laquelle il cherche à faire pénétrer dans l'esprit du peuple anglais la croyance qu'il y a dans le cœur du peuple français un désir profondément enraciné de faire la guerre à l'Angleterre, et que, quelles que soient les dispositions de l'Empereur des Français lui-même, « il y a peu de personnes autour de lui » qui ne voulussent, si un moment difficile se » présentait, lui rappeler qu'en laissant entrevoir » l'espoir d'une agression contre l'Angleterre, il » s'assurerait une grande popularité. »

» Il suffit que cette croyance se propage dans la société anglaise pour que les sentiments de méfiance et de mauvais vouloir s'accroissent aussi en proportion à l'égard des Français, et ces sentiments seraient très funestes aux relations commerciales que nous entretenons avec eux, ainsi qu'à ces dispositions amicales et bienveillantes qu'il est de notre devoir de cultiver avec toutes les nations de la terre, et surtout avec la France, qui est notre plus proche voisin.

» Ayant passé, dans ces derniers temps, quelques jours à Paris, et ayant eu plusieurs occasions de me renseigner sur l'état de l'opinion publique en France, je me permets de dire que je suis arrivé à une conclusion toute différente de celle que lord Mount-Edgcumbe a consignée dans sa lettre. J'y ai trouvé la guerre regardée et proclamée comme la plus grande calamité qui puisse frapper la France. J'ai entendu beaucoup de personnes exprimer leur étonnement qu'il y ait en Angleterre des hommes qui croient que la France puisse en avoir l'idée.

» J'ai eu l'occasion d'entendre, entre autres, l'opinion de deux membres considérables du ministère français sur cette question. Je crois ne trahir aucun secret en rapportant ce que j'ai entendu dans ces entretiens familiers. L'un d'eux me disait : La politique, l'intérêt de la France est dans la paix ; elle n'a jamais été plus florissante que dans le moment actuel ; les ouvriers ont du travail, le commerce va bien et les capitaux abondent. L'autre ministre disait : Je n'aurais jamais cru qu'il y eût des gens assez crédules pour croire que la France songeât à faire la guerre à l'Angleterre qui a tout récemment reconnu l'Empire d'une manière si franche, si directe et si honorable, et avec laquelle nous avons tant de motifs pour cultiver des relations amicales. On a répandu le bruit que nous faisions de grands armements maritimes, et le ministre de la marine m'a assuré qu'il ne faisait pas autre chose que de convertir quelques-uns de nos bâtiments à voile en bateaux à vapeur, comme plus propres à la navigation. Et quant à la navigation de notre marine, le budget qu'il a présenté cette année est inférieur de 40 millions de francs à celui qui était voté sous Louis-Philippe lorsque l'*entente cordiale* était, disait-on, si intime entre la France et l'Angleterre.

» Depuis mon retour à Londres, la personne dont je parle a bien voulu se donner la peine de m'envoyer les relevés des budgets de la marine depuis plusieurs années. Ces chiffres confirment pleinement ce qu'elle m'avait dit. Les voici :

Marine. Budget de	1846.....	140,247,401
—	1847.....	158,093,545
—	1848.....	153,615,777
—	1852.....	117,219,804
—	1853.....	117,181,001

» Ces chiffres parlent assez haut d'eux-mêmes.

» Lord Mount-Edgcumbe fait observer que le trône de l'Empereur ne repose que sur la faveur populaire. Quant à moi, il me semble que le gouvernement actuel repose sur d'autres bases. D'abord, il a pour lui la masse du peuple, sur qui le nom seul de l'Empereur exerce une influence immense ; ensuite il a pour lui toutes les personnes qui possèdent quelque chose dans le commerce, dans l'industrie ou en biens fonds, et enfin il a pour lui le clergé.

» Les hommes qui possèdent quelque chose s'expriment ainsi : Nous étions dans un état qui demandait l'exercice d'un pouvoir extraordinaire et dictatorial ; nous étions tombés dans un chaos inextricable. Si l'état de choses actuel a quelques inconvénients, au moins nous avons échappé aux calamités sociales mille fois plus terribles : il faut donc ne pas perdre de vue les deux côtés de notre situation.

» Lorsque lord Mount Edgcumbe nous assure qu'autour de l'Empereur beaucoup de personnes le pousseraient à la guerre comme à un moyen de se rendre populaire, il me semble soutenir une chose que des faits positifs démentent. La politique de Louis-Napoléon jusqu'ici a toujours eu pour but de développer les ressources de la France ; il a fait baisser le taux de l'intérêt, en sorte que les propriétaires fonciers peuvent obtenir plus facilement des capitaux pour améliorer leurs terres ; il a fait baisser le taux de l'escompte dans l'intérêt de l'industrie ; il a encouragé la construction des chemins de fer ; il a rétabli la confiance à tel point que la plus grande activité industrielle et commerciale règne actuellement en France. Quels seraient les résultats d'une guerre ? La ruine du crédit public, des entreprises, du commerce. Et c'est dans le but de se rendre populaire que l'Empereur ferait une guerre !

» La France a une noble carrière devant elle, et je crois que ce serait lui faire une injure que de lui supposer envers la Grande-Bretagne des intentions de nature à créer parmi nous des alarmes.

» Je suis, monsieur le rédacteur, etc.

» J.-D. POWLES.

Recettes des Chemins de fer français, pendant le mois de Janvier.

NOMS DES COMPAGNIES.	EN KILOM. 1853	EN KILOM. 1852	RECETTES DES VOYAGEURS.	RECETTES DES MARCHANDISES.	TOTAL Janvier 1853.	TOTAL Janvier 1852.	PAR KILOM. 1853.	PAR KILOM. 1852.
Nord	710	710	948,891 40	1,534,989 84	2,483,881 24	2,000,294 60	3,498	2,817
Rouen	137	137	290,568 80	431,211 55	721,780 35	655,782 20	5,269	4,787
Havre	92	92	105,266 25	199,326 40	304,592 65	268,304 85	3,301	2,918
Lyon	383	383	686,859 20	720,833 72	1,407,692 92	1,066,320 05	3,676	2,783
Orléans	790	790	764,480 47	1,435,487 90	2,200,968 37	1,834,029 91	2,784	2,322
Section d'Angoulême	133	»	87,326 85	66,790 85	154,117 70	»	1,157	»
Méditerranée	294	294	628,240 15	»	628,240 15	565,794 53	2,136	1,928
Strasbourg	627	491	652,335 20	880,403 83	1,532,739 03	837,823 »	2,444	1,707
Bâle	141	141	90,139 65	116,005 70	206,145 35	162,084 40	1,462	1,148
Ouest	88	88	146,421 20	104,076 30	250,497 50	205,257 80	2,881	2,332
Versailles (r. g.)	17	17	50,959 80	»	50,959 80	46,700 »	2,796	2,747
Do (r. d.)	22	22	95,144 30	»	95,144 30	92,840 10	4,320	4,220
Saint-Germain	25	25	142,658 15	»	142,658 15	117,312 21	5,706	4,693
Montereau	100	100	37,275 65	48,845 05	86,120 70	96,504 85	861	965
Sceaux	10	10	15,339 60	»	15,339 60	11,075 80	1,533	1,107
Saint-Etienne à Lyon	57	57	149,289 »	320,178 15	469,467 15	382,087 83	8,234	6,703
Do à la Loire	20	20	6,531 40	30,111 78	36,643 18	28,716 20	1,832	1,435
Andrezieux à Roanne	68	68	»	»	67,196 15	81,092 70	988	1,192
Totaux	3,714	3,445	4,964,923 22	5,888,361 07	10,853,284 29	8,452,018 63	«	«

Recettes du mois de Février.

NOMS DES COMPAGNIES.	EN KILOM. 1853	EN KILOM. 1852	RECETTES DES VOYAGEURS.	RECETTES DES MARCHANDISES.	TOTAL 1853.	TOTAL 1852.	PAR KILOM. 1853.	PAR KILOM. 1852.
Nord	710	710	820,182 15	1,345,270 47	2,165,452 62	1,867,254 54	3,050	2,630
Rouen	137	137	265,413 15	416,296 80	681,709 95	632,154 80	4,976	4,614
Havre	92	92	89,557 05	184,859 40	274,416 45	262,703 95	2,983	2,855
Lyon	383	383	596,431 50	643,942 88	1,240,374 38	1,148,046 60	3,239	2,998
Orléans	790	790	654,349 67	1,305,563 64	1,959,913 31	1,817,342 64	2,481	3,300
Section d'Angoulême	133	»	78,317 55	55,998 31	134,315 86	»	1,010	»
Méditerranée	294	294	554,854 10	»	554,854 10	535,132 47	1,888	1,846
Strasbourg	627	491	596,006 10	809,202 46	1,405,208 56	895,374 05	2,241	1,823
Bâle	141	141	76,835 12	104,934 74	181,769 86	158,158 00	1,289	1,122
Ouest	88	88	116,119 45	111,733 49	227,852 94	190,775 30	2,589	2,168
Versailles (r. g.)	17	17	37,464 15	»	37,464 15	40,751 85	2,204	2,397
Do (r. d.)	22	22	75,806 75	»	75,806 75	79,611 95	3,446	3,619
Saint-Germain	25	25	60,587 20	61,345 40	121,932 60	111,683 85	4,877	4,467
Montereau	100	100	33,822 95	53,025 80	86,848 85	92,447 05	868	924
Sceaux	10	10	11,039 70	»	11,039 70	10,709 80	1,103	1,070
Saint-Etienne à Lyon	57	57	129,698 58	294,619 74	424,318 32	369,332 49	7,444	6,480
Do à la Loire	20	20	5,106 97	25,256 37	30,363 34	30,185 62	1,518	1,509
Andrezieux à Roanne	68	68	»	»	71,834 37	93,878 10	1,056	1,381
Totaux	3,714	3,445	4,204,592 44	5,414,949 20	9,613,541 64	8,335,562 90	«	«

Recettes comparées des mois de Janvier et Février 1852 et 1853.

NOMS DES COMPAGNIES.	EN KILOM. 1853	EN KILOM. 1852	RECETTES DES VOYAGEURS.	RECETTES DES MARCHANDISES.	TOTAL 1853.	TOTAL 1852.	PAR KILOM. 1853.	PAR KILOM. 1852.
Nord	710	710	1,769,073 55	2,880,260 30	4,649,333 86	3,867,546 01	6,548	5,447
Rouen	137	132	555,981 95	847,508 35	1,403,490 30	1,287,937 »	10,245	9,401
Havre	92	92	194,824 30	384,185 80	579,009 10	531,008 80	6,284	5,773
Lyon	383	383	1,283,290 70	1,364,776 60	2,648,067 30	2,214,366 65	6,945	5,781
Orléans	790	790	1,418,830 14	2,741,151 54	4,159,981 68	3,651,372 55	5,265	4,622
Section d'Angoulême	133	»	165,644 40	122,789 16	288,433 56	»	2,167	»
Méditerranée	294	294	»	»	1,183,074 25	1,100,947 »	4,024	3,744
Strasbourg	627	491	1,248 341 60	1,689,605 99	2,937,947 59	1,733,197 05	4 270	3,530
Bâle	141	141	166,974 77	220 940 44	387,915 21	320,242 40	2 751	2,270
Ouest	88	88	262,540 65	215,809 79	478,350 44	396,033 10	5,390	4,500
Versailles (r. g.)	17	17	88,423 95	»	88,423 95	87,451 85	5,000	5,144
Do (r. d)	22	22	170,957 05	»	170,951 05	172,452 05	7,786	7,839
Saint-Germain	25	25	»	»	264,590 75	229,996 06	10,583	9,160
Montereau	100	100	71,098 70	101,870 85	172,969 50	188,951 90	1,729	1,889
Sceaux	10	10	26,379 30	»	26,379 30	21,785 60	2,637	2,178
Saint-Etienne à Lyon	57	57	278,987 58	614.785 89	893,785 47	751,419 32	15,698	13,182
Do à la Loire	20	20	11,638 37	55,368 15	67,006 52	58,901 82	3,350	2,945
Andrezieux à Roanne	68	68	»	»	139,027 52	175,070 80	2,044	2,573
Totaux	3,714	3,445	9,166 515 66	11,300,310 27	20,466,825 95	16,787,570 93	«	«

Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers (Hérault).

STATUTS.

Par-devant Mᵉ Henri Mertian et Mᵉ Olaguier, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

Premièrement, M. Joseph Orsi, négociant, demeurant à Paris, rue Saint-Florentin, 11 ;

Deuxièmement, M. François-Charles Cliquet, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré, 302 ;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1. M. Guillaume-Henri Granier fils, propriétaire à Montpellier, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par acte passé devant Mᵉ Chivaud et son collègue, notaires à Montpellier, le 25 novembre 1852 ;

2. Et de M. Frédéric-Guillaume Sabatier d'Espeiran, propriétaire, demeurant à Montpellier, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée, suivant acte passé devant ledit Mᵉ Chivaud, notaire à Montpellier, le 25 novembre 1852 ;

Les brevets originaux desquelles procurations sont demeurés annexés à la minute d'un acte passé devant ledit M Mertian, les 10 et 15 décembre dernier, enregistré ;

M. Cliquet se portant, en outre, fort en tant que de besoin des souscriptions ci-après énoncées de MM. Granier et Sabatier d'Espeiran ;

Troisièmement, M. Maximilien-François-Joseph Delfosse, propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Isly, 3 ;

Quatrièmement, M. Auguste Coutett propriétaire, demeurant à Paris, rue Mazagran, 15 ;

Cinquièmement, M. Edgar Aimé, banquier, demeurant à Paris, place de la Bourse, 10 ;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1. Théodosius Uzielli, agent de change, à Londres, y demeurant, Old Broad-street 75, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par un acte rédigé en français par M. Achille Pinta, homme de loi, passé à Londres, le 27 novembre 1852, en présence de M. Pinta et d'un autre témoin, et dont l'original dûment légalisé, revêtu du timbre français, est demeuré annexé à l'acte sus-énoncé ;

2. M. David Sims, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

3. M. Salomon-Jacob Waley, du Stock-Exchange de Londres, agent de change ;

4. M. Henry Smith, 3, Bartholmew Lane, Londres, agent de change ;

5. M. Isaac Braithwaite, 68, Old Broad-street, Cité, Londres, agent de change ;

6. M. Charles Mattey 81, Old Broad street, Cité, Londres, agent de change ;

7. M. Edward Masterman, 35, Nicholas Lane Lombard-street, Cité, Londres, banquier ;

8. M. Frédérick Bryant, 31, Nicholas Lane Lombard-street, Cité, Londres, négociant ;

9. M. Stephen-Charles Cork, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

10. M. Franck Whithall, 14, Great Knightrider-street, Doctors-Commons, Londres, capitaliste ;

11. M. James Hutchinson, Lothbury, Cité, Londres, président de la chambre des agents de change de Londres ;

12. M. Alphonse Simon, 2, Dorset-street, à Londres, propriétaire ;

13. M. Antonio Nicolo Armani, 6, Guidhall Chambers, Cité, Londres, négociant ;

14. M. Samuel Anderson, 9, New Broad-street, Cité, Londres, négociant ;

15. M. John Bragg, 6, Trogmorton-street, Cité, Londres, agent de change ;

16. M. John Watts, Bambury park, Islington, Londres, propriétaire ;

17. M. Laurence Redhead, 19, Mark Lane, Cité, Londres, courtier de navire ;

18. M. Francis Kirkham Fowell, 5, Alpha Road, Regent's-Park, Londres, négociant ;

19. M. Walter Scarley Long, 63, Cornhill, Cité, Londres ;

20. M. Henry-Jacob Jordan, 19, Berners-street, Londres, propriétaire ;

21. Cornelius Nicholson, 3, New Broad-street, Cité, Londres, propriétaire ;

22. M. Alexandre Prince, 4, Trafalgar-square, Londres, négociant ;

Aux termes de la procuration qu'ils lui ont donnée par acte rédigé en français par M. Achille Pinta, homme de loi, passé à Londres, le 24 novembre 1852, en présence de deux témoins, dont le brevet original, timbré en France et revêtu des légalisations voulues par la loi, enregistré, est demeuré annexé à la minute de l'acte passé devant Mᵉ Mertian, l'un des notaires soussignés, le 10, 11, 13, 14 et 15 décembre dernier sus-énoncé ;

23. M. William-Frédérick Ingelow, 17, Grace Church-street, Cité, Londres, employé ;

24. M. Joseph-Isaac Cohen, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

25. M. Lewis Léon, 23, New Broad-street, Cité, Londres, négociant ;

26. M. Williams John, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

27. M. John-Francis Reale, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

28. M. Frederick Syrett, 72, Old Broad-street Cité, Londres, papetier ;

29. M. Edmond Soilleux, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

30. M. Samuel Helbert Ellis, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

31. M. Montagu Robertson, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

32. M. George Gandell, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

33. Jones Spyer, 30, Broad-street Buildings, Cité, Londres, propriétaire ;

34. M. William Le Grand, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

35. M. Daniel Furth, 29, Nicolas Lane, Cité, Londres, négociant ;

36. M. Edmund Jermynd Heseltine, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

37. M. David Innes Noad, 50, Old Broad-street, Cité, Londres, propriétaire ;

38. M. George Higham, 73, Old Broad-street, Londres, propriétaire ;

39. M. William Smith, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

40. M. John-George Barton, 73, Old Broad-street, Londres, négociant ;

41. M. Oswald Basch, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

42. M. Charles-Frederick Gould, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

43. M. John Player Baud, du Stok Exchange de Londres, agent de change ;

44. M. Thomas John King, Lothbury, Cité, Londres, agent de change ;

45. M. Henry B. Haw, Lothbury, Cité, Londres, agent de change ;

46. Et de M. Clément Uzielli, 73, Old Broad-street, Cité, Londres, agent de change ;

Aux termes de la procuration que ces derniers lui ont donnée, par acte rédigé en français par M Achille Pinta, homme de loi, passé à Londres, le 27 novembre 1852, en présence de deux témoins, et dont l'original, dûment légalisé, revêtu du timbre français, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier ci-dessus énoncé ;

Sixièmement, M. Victor Monteaux, banquier, demeurant à Paris, galerie Montpensier, 70, au Palais-Royal, agissant au nom et comme se portant fort avec promesse de ratification, de M. Prosper Monteaux, son frère, banquier, demeurant à Paris, galerie Montpensier, 70, au Palais-Royal; lequel est intéressé aux présentes, tant en son nom personnel que comme mandataire de :

1. M. George Bloor, 17 Mount Pleasant Clerkenvell, marchand de bois en gros ;

2. M. John Hill Junior, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

3. M. James Pope Kitchin, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

4. M. Benjamin Waters, Albion Grove Islington, Londres, propriétaire ;

5. M. Charles Stewart, 4, Adam Court, Old Broad-street, Cité, propriétaire ;

6. M. John J Bywater, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

7 M. Charles-William Price, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

8. M. Edwart Henry Ellen, 7, Arthur-street west, Londres, propriétaire ;

9. M. John Masterman Junior, 35, Nicolas Lane Cité, Londres, banquier ;

10. M. Thomas de Horn, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

11. M. John Francis Matthews, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

12. M. William Henry Oxley, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

13. M. Alexandre Deveaux, 62, King William-street, Cité, Londres, banquier ;

14. M. John Francis Bacon, 26, Austin Friars, Cité, Londres ;

15. M. George Hammer Wingrave, 19, Beauvoir square, Londres, propriétaire ;

16. M. Robert Simons, Doctors-Commons, Londres, propriétaire ;

17. M. Clément Matthew Uzielli, Alwyne Lodge, Canonbury, Londres, négociant ;

18. M. William Dance, 6, Rufford's Road Ishlington, Londres, artiste ;

19. M. James Hardman Cotterill, 32, Trogmorton-street, Cité, Londres, propriétaire ;

20. M. John Waller, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

21. M. Charles J. Brooks, Adams Court, Old Broad-street, Cité, Londres, propriétaire ;

22. M. John James Short, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

23. M. Richard Mathias Preece, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

24. M. Joseph Adderley, du Stock Exchange de Londres ; agent de change ;

25. M. Lewis Phillipps, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

26. M. Thomas Clement Mundey, 75, Old Broad-street, Cité, agent de change ;

27. M. George Matthew Bloor, 50, Albion-square, Londres, propriétaire ;

28. M. Henry Cox Tyler, Lothbury, Cité, Londres, propriétaire ;

Aux termes de deux procurations qu'ils lui ont données par actes rédigés en français par M. Achille Pinta, homme de loi, passés à Londres le même jour, 24 novembre 1852, en présence de témoins, et dont les originaux, dûment légalisés, revêtus du timbre français, et enregistrés en France, sont demeurés annexés à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier ci-dessus énoncé ;

Septièmement, M. Louis-Honoré David fils aîné, banquier, demeurant à Poitiers, rue des Grandes-Écoles, logé momentanément à Paris, place et hôtel Louvois ;

Huitièmement, M. Etienne Roualle, vicomte de Bouville, banquier, demeurant à Paris, rue Richer, 24 ;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1. M. Joseph-Marie Arbel, docteur en médecine, demeurant à Paris, rue Richer, 24 ;

2. M. Jean-Gustave Alexandre, employé comptable, demeurant à Paris, rue Richer, 24 ;

3. M. Pierre Ponchon, employé, demeurant à Paris, rue Richer, 24.

4. M. Philippe-Edouard Toupriant, caissier, demeurant à Paris, place de la Bourse, 10 ;

5. M. Pierre-Clément-Nestor Labbé, employé, demeurant à Bercy, près Paris, Grand'Rue, 82 ;

6. M. Louis le Brun, négociant, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Saint-Denis, 19 ;

7. M. Joseph-Charles de Lagrange, demeurant à Paris, rue Vivienne, 22 ;

8. M. Alphonse Laurent-Jan, artiste peintre, demeurant à Paris, rue de Navarin, 17 ;

9. M. Pierre-Jules Naulot, employé, demeurant à Paris, rue de Chabrol, 33 ;

10. M. François Mazoyer, employé, demeurant chez M. de Choisy, rue Feydeau, 7 ;

11. M. François-Victor-Alexandre Godefroy, employé, demeurant à Paris, rue Croix-des-Petits-Champs, 50 ;

12. M. Félix-Marie Baudoin, manufacturier, demeurant à Paris, rue Amelot, 31.

13. M. Anne-Pierre-Gabriel Crétu, rentier, demeurant à Paris, rue de Clichy, 28 ;

14. M. Ferdinand-Antoine-Léon-Marie-Pierre Guerrero, négociant, demeurant à Paris, rue Blanche, 44 ;

15. M. Louis Clève, courtier, demeurant à Paris, rue de Lancry, 14 ;

16 M. Raoul, comte de la Châtre, propriétaire, demeurant à Paris, rue Godot-de-Mauroy, nº 39 ;

17. Madame Charlotte-Augusta Warre, rentière, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, 52 ;

18. M. Eugène-Charles de Reims, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, 10 ;

Aux termes de la procuration à lui donnée par acte passé devant Me Henri Mertian, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 15 décembre dernier et jours précédents, dont le brevet original, enregistré, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier ci-dessus énoncé ;

Neuvièmement, M. Nicolas-Félix Carteret, ancien conseiller d'Etat, demeurant à Paris, rue de l'Arbre-Sec, 22 ;

Agissant en son nom personnel, et au nom et comme mandataire de :

1. Pierre-Hilaire-Alphonse Bouclon, négociant, demeurant à Paris, boulevart Montmartre, 10 ;

2. M. Charles-Alexandre Boiste, négociant, demeurant à Paris, rue Sainte-Anne, 49 ;

3. M. Charles Monteaux, banquier, demeurant à Paris, rue Richelieu, 105 ;

4. M. Louis-Adolphe Richy, chef de bureau, demeurant à Paris, rue Laferrière, 12 ;

5. Madame Sophie Lévy, veuve de M. Maurice Sasportas, en son vivant négociant ; ladite dame sans profession, demeurant à Paris, rue Montholon, 16 ;

6. M. Philippe Commanville, journaliste, demeurant à Paris, rue de Trévise, 47 ;

7. M. Pompée-François-Marie Garofollni, propriétaire demeurant à Paris, rue de la Tour-des-Dames, 8 ;

8. M. Charles-Auguste Hochet de Laterie, employé au Conseil d'Etat, demeurant rue des Marais-Saint-Germain, 50 ;

9. M. Pierre-Charles-Ratti, rentier, demeurant à Paris, rue de Choiseul, 15 ;

10. M. Léon Paillet, homme de lettres, demeurant à Paris, rue Bourbon-Villeneuve, 26 ;

11. M. Joseph Angelin d'Oneix, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Provence, 73 :

Aux termes de la procuration à lui donnée par acte passé devant Me Henri Mertian, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 12 décembre 1852 et jours suivants, dont le brevet original est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus-relaté ;

Dixièmement, M. James Leray de Chaumont, marquis de Saint-Paul, propriétaire demeurant à Paris, rue de Provence, 78 ;

Onzièmement, M. Alexandre-Emile, vicomte de l'Espine, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Lille, 50 ;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1. Melchior Guibert, propriétaire, demeurant à Montrouge, près Paris, rue de la Tombe-Issoire, 37 ;

2. M. Nathan Monteaux, banquier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 20 ;

3. M. Victor Monteaux, banquier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 20 ;

4. M. Alphonse Gobert-Aubin, employé, demeurant à Paris, boulevart Saint-Martin, 83 ;

5. M. William Streczski, employé, demeurant à Paris, rue Dauphine, 27 ;

6. M. Maurice Meyer, employé, demeurant à Paris, boulevart Montmartre, 6 ;

7. M. Charles Lefebvre, employé, demeurant à Paris, rue de Buffaut, 21 ;

8. M. Victor Banier, employé, demeurant à Paris, rue du Rocher, 6 ;

9. M. Paul Cousteix, employé, demeurant à Batignolles-Monceaux, près Paris, rue d'Orléans ;

10. M. Léon Crémieux, marchand de chevaux, demeurant à Paris, rue de Ponthieu, 9 ;

11. M. Michel Thévenet, employé, demeurant à Paris, quai Napoléon, 37 ;

12. La maison de commerce Monteaux et fils, établie à Paris, galerie Montpensier, au Palais-Royal, 68 à 73 ;

13. M. Jean-Charles Blouet, rentier, demeurant à Paris, place de la Bourse, 5 ;

14. M. Georges Kugelmann, imprimeur, demeurant à Paris, rue Feydeau, 7 ;

15. Léopold Wintersinger, employé, demeurant à Paris, rue Feydeau, 7 ;

16. M. Jean-Hippolyte Pérey, employé, demeurant à Paris, rue Richer, 4 ;

17. M. Amédée Achard, homme de lettres, demeurant à Paris, rue de Navarin, 20 ;

18. M. Jean-Baptiste Osmont, fabricant de meubles, demeurant à Paris, rue Saint-Sébastien, 8 ;

19. M. Auguste Bouret, libraire, demeurant à Paris, rue de l'Abbaye, 13 ;

20. M. Albert Aubert, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Labruyère, 27 ;

21. M. Antoine Sauvageot, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 25 ;

22. M. Maurice Ettinghausen, rentier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 48 ;

23. M. Léopold Louel, rentier, demeurant à Paris, rue Cadet, 4 ;

24. M. Etienne-Jean Hugin, propriétaire, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 53 ;

25. M. Joseph-Alexandre Adélaïde de Gasté, ingénieur de marine, demeurant à Paris, rue Beauregard, 4 ;

26. M. Pierre-Henri Junot, caissier, demeurant à Paris, place Saint-Georges, 28 ;

27. M. Victor Bailly, employé, demeurant à Paris, rue des Fossés-Saint-Germain, 26 ;

28. M. Alphonse Halinbourg, propriétaire, demeurant à Paris, rue Gedot-de-Maurey, 8 ;

29. M. Félix Spiers, propriétaire, demeurant à Paris, boulevart de la Madeleine, 21 ;

Aux termes de la procuration à lui donnée par acte passé devant Me Henri Mertian, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 15 décembre dernier et jours précédents, enregistré et annexé comme les précédents ;

Douzièmement, M. François-Frédéric Toché, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Helder, 14 ;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1. M. David Morier Evans, 13, Lombard-street, Cité, Londres, propriétaire ;

2. M. William Chadwick, 5, Adelaide-place, Cité, Londres, propriétaire ;

3. M. Ambrose-Patient Carr, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

4. Stephen Flockton, 1, Flattoncourt, Cité, Londres, négociant ;

5. M. Benjamin-Wildon Carr, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

6. M. Charles Bye Colchester, 58, Threadneedle-street, Cité, Londres, négociant ;

7. M. Frédéric-Mildred, 35, Nicolas Lane, Cité, Londres, banquier ;

8. M. Barnet Laurence Philipps, 16, George-street, Mansion house, négociant ;

9. M. George Isaac Léon, 7, St Michael's-alley Cornhill, Londres, négociant ;

10. M. Alexandre Beattie, 2, King William-street, Cité, Londres, propriétaire ;

11. M. Isaac-Farr Mollett, 1, Austin Friars passage, Cité, Londres, négociant ;

12. M. William Thompson, 4, Adams Court, Old Broad-street, Cité, Londres, propriétaire ;

13 M. Nathaniel Daniels, 20, Ovington-square, Brompton, Londres, propriétaire ;

14. M. Léopold Fidel, 5, Langbourg-Chambers, Fenchurch-street, Cité, Londres, négociant ;

15. M. James Watt Peppercorne, Exchange Buildings, à Londres, agent de change ;

16. Simon Waley Waley, du Stock Exchange de Londres, capitaliste ;

17. M. William Henri Roscoe, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

18. M. Henry Bishop, 2, Royal Exchange Buildings, Cité, Londres, propriétaire ;

19. M. John Beechey, 2, Royal Exchange Buildings, Londres, propriétaire ;

20. M. John George Bone, du Stock Exchange de Londres, agent de change ;

Aux termes de la procuration à lui donnée, par acte rédigé en français par M. Achille Pinta, homme de loi, passé à Londres le 1er décembre 1852, en présence de témoins, dont l'original, timbré en France, et revêtu des légalisations voulues par la loi, enregistré en France, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus-énoncé ;

21. Enfin M. Achille Pinta, rentier, demeurant à Londres, 8, Cornhill City ;

Aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par acte passé devant M. Boisselier, chancelier du consulat de France à Londres, en présence de témoins, le 6 décembre 1853, dont l'original, timbré en France et revêtu des légalisations voulues par la loi et enregistré en France, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus-énoncé ;

Treizièmement, M. John Bulkley Greene, banquier, demeurant à Paris, place Saint-Georges, 28 ;

Agissant au nom et comme ayant la signature sociale de la maison de banque Greene et Ce, établie à Paris, place Saint-Georges, 28, suivant acte sous signatures privées, en date du 15 septembre 1849, enregistré à Paris le même jour, fo 20, vo, co 2, par Delestang, qui a reçu 5 fr. 50 c., dixième compris, publié conformément à la loi, ainsi que M. Greene le déclare.

Quatorzièmement, M. Guillaume Vandenbrock, propriétaire, demeurant à Paris, place de la Bourse, 8 ;

Quinzièmement, et M. François Vandenbrock, propriétaire, demeurant à Paris, avenue des Champs-Elysées, 80.

Lesquels ont exposé ce qui suit :

Par décret du Président de la République, en date du 27 mars 1852, le ministre des travaux publics a été autorisé à concéder directement le chemin de fer de Graissessac à Béziers, aux clauses et conditions du cahier des charges, y annexé ;

En vertu de cette autorisation, et suivant convention du même jour, approuvée par un autre décret du Président de la République, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, a concédé le chemin de fer de Graissessac à Béziers, aux clauses et conditions du décret précité et du cahier des charges y annexé, à MM. Orsi, Granier, Delfosse, Couttet, sus-nommés ;

En exécution de l'art. 61 du cahier des charges, M. Orsi, l'un des concessionnaires, a versé pour leur compte personnel à la caisse des consignations le cautionnement de 200 000 fr. ; et par suite les concessionnaires ont fait des conventions pour l'exécution des travaux mis à leur charge par le décret du 27 mars, ainsi que pour la fourniture du matériel ;

Par acte passé les 10, 11, 13, 14 et 15 décembre 1852, enregistré, devant Me Henri Mertian et son collègue, notaires à Paris, il a été formé entre les susnommés, ayant agi dans les mêmes noms et qualités que ceux ci-dessus établis à leur égard, un projet de société anonyme pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Graissessac à Béziers, concédé à MM. Orsi, Granier, Delfosse et Couttet, par décret du 27 mars 1852 ; l'art. 53 de cet acte est ainsi conçu :

« Par ces présentes, tous les comparants sus-nommés donnent pouvoir à MM. F. Carteret, vicomte de l'Espine et vicomte de Riouville, tous trois sus-nommés de pour eux et en leurs noms les représenter auprès du gouvernement pour demander et suivre l'homologation des présents statuts, accepter toutes modifications qui pourraient être demandées par le Conseil d'Etat, et en dresser trois actes notariés. »

La mission confiée à MM. Carteret, de l'Espine et de Riouville a été par eux remplie.

Dans cet état, les comparants, ès qualités qu'ils agissent, voulant se conformer aux observations faites par le gouvernement et le Conseil d'Etat, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction définitive des statuts de la Société.

TITRE Ier.

Objet et dénomination de la Société. — Domicile. — Durée.

Art. 1er. Il est formé, entre les souscripteurs propriétaires de toutes les actions créées ci-après, une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Graissessac à Béziers, conformément au décret du 27 mars 1852 et au cahier des charges y annexé.

Cette Société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.*

Art. 2. Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris ; elle devra faire élection de domicile à Montpellier, conformément à l'art. 59 du cahier des charges.

Art. 3. La Société commencera à partir du jour de son autorisation ; elle finira avec la concession, c'est-à-dire 99 ans après l'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière.

TITRE II.

Concession.

Art. 3. MM. Orsi, Granier, Delfosse et Couttet font apport à la Société de la concession du chemin de fer de Graissessac à Béziers et de tous les droits qui y sont attachés, tels qu'ils résultent du décret du 27 mars 1852, et du cahier des charges y annexé.

Ils apportent en outre à la Société activement et passivement les conventions et marchés de toute nature relatifs à l'exécution des travaux et fourniture de matériel à la charge du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Ledit apport est fait sans aucune restriction ni réserve. En conséquence, la Compagnie est mise entièrement au lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions tant du décret de concession du 27 mars et du cahier des charges y annexé, que des conventions ou marchés ci-dessus mentionnés.

Art. 5. Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais relatifs à l'entreprise, faits par eux jusqu'à l'autorisation de la présente Société.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par la première assemblée générale.

TITRE III.

Fonds social. — Actions. — Versement.

Art. 6. Le fonds social est fixé à la somme de 18 millions de francs.

Il est divisé en 36,000 actions chacune.

Ces actions, entièrement souscrites, appartiennent aux personnes ci-après dénommées, dans les proportions suivantes :

MM.	
Robert Simons	330
Clément Mattew Uzielli	300
William Dance	400
James Hardman Cotterill	50
John Waller	200
Charles Brooks	500
John James Short	200
Richard Mathias Preece	50
Joseph Adderley	50
Lewis Philips	50
Thomas-Clément Mundey	250
George Matthew Bloor	500
Henry Cox Tyler	400
Louis-Honoré David fils, pour sa maison de banque	800
Étienne Roualle de Rouville	100
Joseph-Marie-Arbel	750
Jean Gustave Alexandre	50
Pierre Ponchon	35
Philippe-Edouard Toupriant	100
Pierre-Clément Nestor Labbé	50
Louis Lebrun	125
Joseph-Charles de Lagrange	100
Alphonse Laurent-Jan	100
Joseph-Angelin d'Onex	100
James Leray de Chaumont, marquis de Saint-Paul	500
Alexandre-Émile, vicomte de l'Espine	820
Melchior Guibert	150
Nathan Monteaux	100
Victor Monteaux	100
Alphonse-Gobert Aubin	100
William Streczski	125
Maurice Meyer	75
Charles Lefebvre	120
Victor Banier	80
Paul Cousteix	80
Léon Crémieux	100
Michel Thévenet	125
La maison N. Monteaux et fils	250
Jean-Charles Blouet	100
Georges Kugelmann	5
Léopold Wintersinger	5
Jean-Hippolyte Pérez	80
Amédée Achard	300
Jean-Baptiste Osmont	15
Auguste Bouret	75
Albert	100
John George Barton	25
Oswald Rasch	25
Charles-Frédérick Gould	25
John Player Bond	25
Thomas John King	50
Henry B. How	25
Clément Uzielli	300
Prosper Monteaux	800
Georges Bloor	410
John Hill Junior	75
James Pope Kitchin	75
Benjamin Waters	500
Charles Stewart	50
John J. Bywater	100
Charles William Price	20
Edward Henry Ellen	350
John Masterman Junior	200
Thomas de Horne	75
John Francis Matthews	75
William Henry Oxley	75
Alexandre Deraux	200
John Francis Bacon	220
George Hammer Wingrave	400
Robert Simons	350
Clément Matthew Uzielli	300
William Dance	400
James Hardman Cotterill	50
John Waller	200
Charles Brooks	500
John James Short	200
Richard Mathias Preece	50
Joseph Adderley	50
Lewis Phillips	50
Thomas-Clément Mundey	250
George Matthew Bloor	500
Henry Cox Tyler	400
Louis-Honoré David fils, pour sa maison de banque	800
Étienne Roualle de Rouville	100
Joseph-Marie Arbel	750
Jean-Gustave Alexandre	50
Pierre Ponchon	35
Philippe-Édouard Toupriant	100
Pierre-Clément Nestor Labbé	50
Louis Lebrun	125
Joseph-Charles de Lagrange	100
Alphonse-Laurent Jan	100
Pierre-Jules Naulot	55
François Mazoyer	5
François-Victor-Alexandre Godefroy	20
Félix-Marie Baudouin	20
Anne-Pierre-Gabriel Crétu	20
Ferdinand-Antoine-Léon-Marie-Pierre Guerrero	80
Louis Clève	10
Raoul, comte de la Châtre	1,450
Mme Charlotte-Augusta Warre	200
Eugène-Charles de Reims	50
Nicolas-Félix Carteret	900
Pierre-Hilaire-Alphonse Bouchon	25
Charles-Alexandre Boisto	25
Charles Monteaux	75
Louis-Adolphe Richy	25
Mme Sophie Lévy, veuve de M. Maurice Sasportas	5
MM. Philippe Commanville	5
Pompée-François-Marie Garofolini	60
Charles Auguste Hochet de Laterrie	105
Pierre-Charles Ratti	25
Léon Paillet	50
Joseph-Angelin d'Onex	100
James Leroy de Chaumont, marquis de Saint-Paul	500
Alexandre-Emile, vicomte de l'Espine	820
Melchior Guibert	150
Nathan Monteaux	100
Victor Monteaux	100
Alphonse-Gobert Aubin	100
William Streczski	125
Maurice Meyer	75
Charles Lefebvre	120
Victor Banier	80
Paul Cousteix	80
Léon Crémieux	100
Michel Thévenet	125
La maison N. Monteaux et fils	250
Jean-Charles Blouet	100
Georges Kugelmann	5
Léopold Wintersinger	5
Jean-Hippolyte Pérez	80
Amédée Achard	300
Jean-Baptiste Osmont	15
Auguste Bouret	75
Albert Aubert	100
Antoine Sauvageot	50
Maurice Ettinghausen	260
Léopold Lunel	5
Étienne-Jean Huguin	80
Joseph-Alexandre-Adelaide de Gasté	10
Pierre-Henri Junot	25
Victor Bailly	100
Alphonse Hulinbourg	50
Félix Spiers	25
François-Frédéric Toché	210
David Morier Evans	25
William Chadwick	150
Ambroise Patient Carr	25
Stephen Flockton	75
Charles Bye Colchester	50
Benjamin Wildon Carr	25
Frédérick Mildred	100
Barnet Laurence Phillips	150
George-Isaac Léon	150
Alexander Beattie	50
Isaac Farr Mellett	75
William Thompson	50
Nathaniel Daniels	75
Léopold Fishel	150
James Watt Peppercorne	60
Simon Waley Waley	40
William Henry Roscoe	50
Henry Bishop	25
John Beechey	25
John George Bone	74
Achille Pinta	500
La maison de banque de Greene et Cie	600
Guillaume Vandenbrock	100
François Vandenbrock	250
Total	36,000

Chaque action donne droit à un trente-six millième de la propriété de l'actif social et des bénéfices de l'entreprise.

Art. 7. Après l'approbation des présents statuts et le versement d'au moins deux dixièmes par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires et nominatifs.

Art. 8. Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dixièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs, qui seront au porteur, à moins que l'actionnaire ne demande un titre nominatif.

Art. 9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits de registres à souche, frappés du timbre sec de la Compagnie, et revêtus de la signature de deux administrateurs.

Chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

Art. 10. La cession des titres nominatifs, soit provisoires, soit définitifs, s'opère par une déclaration de transfert inscrite sur les registres de la Compagnie, et signée du cédant et du cessionnaire ou de leur fondé de pouvoirs, et de l'un des administrateurs ou d'une personne déléguée à cet effet par le Conseil d'administration.

Le transfert pourra être fait, soit à Paris, soit à Montpellier, soit à Londres, aux lieux que le Conseil d'administration indiquera.

Art. 11. La cession des titres au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

Art. 12. Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale.

Il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de la délivrance des certificats, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 13. Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

Art. 14. Les droits et obligations attachés à chaque action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers, représentants ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 15. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration. Les versements auront lieu comme suit : un dixième dans les quinze jours qui suivront l'insertion au *Moniteur* des décrets d'autorisation des présents statuts, et les autres dixièmes aux époques et dans les proportions déterminées par ledit Conseil.

Tout appel de fonds devra être annoncé au moins quinze jours avant l'époque fixée pour le versement, dans deux journaux du département de la Seine et

dans un journal du département de l'Hérault, désignés pour les annonces légales, et dans les journaux de Londres qui seront désignés par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions; le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires, en cas de versement anticipé, ne pourra excéder 3 p. 100.

Art. 16. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent l'an.

La Société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires et leurs garants; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 15; à partir du quinzième jour de cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change; la vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements. L'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

Art. 17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au delà tout appel de fonds est interdit.

Art. 18. En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152, 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans un ou plusieurs des journaux désignés en l'article 15.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le Conseil d'administration.

TITRE IV.

Administration.

Art. 19. La Société est administrée par un Conseil composé de neuf membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cinquante actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ses actions seront déposés dans la caisse de la Société.

Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent trois années; leur remplacement s'opère par tiers, dans l'ordre fixé par un tirage au sort. Les administrateurs sortants seront toujours rééligibles.

Art. 20. Par dérogation à l'article 19, le premier Conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent :

MM. Edgard Aimé, Nicolas-Félix Carteret, Louis-Honoré David fils aîné, Alexandre-Émile vicomte de l'Espine, Prosper Monceaux, James Leray de Chaumont marquis de Saint-Paul, vicomte de Roualle de Rouville, Frédéric Sabatier d'Espeiran, Théodosius Uzielli, tous sus-nommés.

Les membres du premier Conseil d'administration conserveront leurs fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la ligne entière.

Art. 21. En cas de vacance d'une place d'administrateur par suite de décès, de démission ou de toute autre cause, il sera pourvu au remplacement par les membres restants, sauf confirmation par la prochaine assemblée générale.

Les administrateurs ainsi nommés ne demeureront en fonction que pendant le temps d'exercice de leurs prédécesseurs.

Art. 22. Le Conseil d'administration nomme chaque année un président.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président peut être réélu indéfiniment.

Art. 23. — Le Conseil d'administration se réunit au siége de la Société, autant de fois que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Art. 24. Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration.

Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par les membres qui y ont pris part.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par le président et un membre du Conseil d'administration.

Art. 25. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il autorise les marchés de toute nature, ainsi que les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets relatifs à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilége.

Il autorise toutes actions judiciaires et tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société; il donne toutes quittances.

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par la prochaine assemblée générale.

Il nomme et révoque tous les agents et employés.

Il détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie.

Il soumet à l'assemblée générale toute proposition d'emprunt.

Il lui soumet également les propositions de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités de toute nature avec d'autres Compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prorogation de la Société.

Il consent à tous les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions des statuts votés par l'assemblée générale.

Art. 26. Le Conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, effectuer la vente des immeubles jugés inutiles à l'exploitation de la ligne et acheter des immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'article 25 ci-dessus.

Art. 27. Le Conseil d'administration peut déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs, soit à un ou plusieurs de ses membres, soit à toute autre personne, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut également déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour la direction de la Société à un directeur ou à un comité composé d'au moins trois de ses membres. Les délibérations de ce comité devront être prises à la majorité, et à l'unanimité s'il n'est composé que de trois membres.

Art. 28. Les fonctions des membres du Conseil d'administration sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence.

Il pourra être attribué aux membres chargés de la direction, conformément au paragraphe 2 de l'article précédent, une rémunération dont le chiffre, ainsi que la valeur des jetons de présence, sera réglé par l'assemblée générale.

Art. 29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition de vente et d'échange des propriétés immobilières de la Société, les transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et endossements ainsi que les mandats sur la Banque et sur les dépositaires des fonds de la Société doivent être signés par un administrateur et une personne désignée par le Conseil; à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

Art. 30. Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux affaires de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

TITRE V.

Assemblée générale.

Art. 31. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions.

Elle est valablement constituée lorsque les actionnaires présents ou représentés, ainsi qu'il sera dit ci-après, sont au nombre de trente au moins, réunissant plus du dixième du capital social.

L'assemblée générale, valablement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

Art. 32. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même et porteur de vingt actions. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

Art. 33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions imposées en l'art. 31 pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à quinze jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents ou des actions représentées; mais elles ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Art. 34. L'assemblée générale se réunit de droit une fois chaque année. Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Les convocations ordinaires et extraordinaires seront faites par un avis inséré, trente jours au moins avant celui de la réunion, dans les journaux désignés en l'art. 15 ci-dessus.

La réunion a lieu à Paris, au siége de la Société ou à tout autre endroit indiqué par la convocation.

Art. 35. Les actionnaires domiciliés en France et porteurs de vingt actions ou plus, possédées ou représentées, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie à Paris, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Les actionnaires domiciliés en Angleterre peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le Conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai de huit jours ci-dessus fixé.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission nominative et personnelle.

Art. 36. L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, et en cas d'empêchement par l'un des administrateurs désignés par le Conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents et acceptant remplissent les fonctions de scrutateurs.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par un actionnaire désigné par le bureau.

Art. 37. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve s'il y a lieu.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce, dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises en exécution des paragraphes 12 et 13 de l'article 25 et du paragraphe 2 de l'art. 26.

Elle donne au Conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à cet effet.

Les décisions relatives aux objets mentionnés au paragraphe 13 de l'art. 25 ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

Art. 38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Cette majorité doit être des deux tiers dans le cas où les délibérations portent sur les objets désignés au paragraphe 6 de l'art. 37.

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Art. 39. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau ou la majorité d'entre eux.

Les extraits de ces procès-verbaux sont certifiés par le président de l'assemblée générale.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

Intérêts. — Comptes annuels. — Dividendes. — Fonds de réserve. — Amortissement.

Art. 40. Pendant l'exécution des travaux, et à partir de l'époque fixée pour les versements, jusqu'après l'achèvement de la ligne entière, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent sur les sommes par eux versées.

Il sera pourvu au paiement de cet intérêt au moyen des intérêts produits par le placement des fonds de la Compagnie, des produits des divers parties de la ligne mi es en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise.

Art. 41. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société sera dressé chaque année et soumis à l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 42. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 43. Après le prélèvement des charges mentionnées en l'article précédent, les produits nets seront employés :

1° A constituer un fonds d'amortissement au moyen duquel le capital puisse être entièrement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2° A servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de quatre pour cent par an, le dividende afférent aux actions amorties devant être versé au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour rembourser la totalité des actions dans le délai prescrit ;

3° A former un fonds de réserve au moyen d'un prélèvement dont la quotité sera fixée par le Conseil d'administration, et qui ne pourra être inférieur à trois pour cent de l'excédant des produits nets après les deux prélèvements ci-dessus.

Le surplus des produits est réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, la portion afférente aux actions amorties devant revenir aux propriétaires des titres délivrés en échange de ces actions.

Art. 44. Le fonds d'amortissement est employé chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'art. 46.

Art. 45. S'il arrivait que dans le cours d'une ou plusieurs années les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les produits nets des années suivantes avant toute attribution de dividendes aux actionnaires.

Art. 46. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fait publiquement à Paris aux époques et suivant la forme déterminée par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées pour le remboursement reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à une part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'art. 43.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties. Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit en l'art. 15 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions s'effectue au siége de la Société à partir du 1er janvier de chaque année pour l'année qui a précédé.

Art. 47. Le paiement des intérêts et dividendes se fait au siége de la Société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration des cinq années après l'époque de leur échéance annoncé comme il est dit au paragraphe 2 de l'art. 15, sont acquis à la Société, conformément à l'art. 2277 du Code Napoléon.

Art. 48. Le maximum de la réserve est fixé à un million de francs ; quand ce maximum sera atteint, le prélèvement destiné à le former sera suspendu ; il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE VII.

Liquidation.

Art. 49. Lors de la dissolution de la Société, l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

Art. 50. A l'expiration de la concession, les sommes existant dans la caisse de la Société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires : 1° à remettre le chemin de fer et ses dépendances en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ; 2° à compléter l'amortissement des actions dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

TITRE VIII.

Contestations.

Art. 51. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires à raison des affaires sociales seront jugées par des arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

Art. 52. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations lui sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires au parquet du procureur impérial près le Tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement entraîne de droit attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Pour l'exécution des présentes et pour toutes choses relatives à ladite Société, les comparants ès dites qualités élisent domicile au siége de la Société.

Pour faire publier le présent acte, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Dont acte.

Fait et passé à Paris, au siége de la Société, boulevart Poissonnière 15, l'an 1853, le 18 février ; et ont les comparants signé avec les notaires, après lecture faite.

En marge est écrit :

Enregistré à Paris, 2e bureau, le 19 février 1853, f° 75, r°. C. 4, 5 et 6. — Reçu 5 fr. 50 c. pour décime ; plus reçu 2 fr. pour décharge, et 20 c. de dixième.

Signé : SONNET.

Signé : MERTIAN.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 janvier 1853.

(Suite.)

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

Programme spécial des questions relatives à la construction des roues et essieux.

1° *Roues montées sur essieu.*

N° 1. Conditions générales de construction d'une paire de roues montées sur essieu. — Ecartement d'axe en axe des fusées, ou porte-à-faux des fusées par rapport aux roues. — Écartement intérieur des bandages. — Diamètre des roues, variant de 0m,90 à 1m,20. — Y a-t-il avantage, pour les trains de grande vitesse, à employer les grands diamètres, en supposant que le châssis et la caisse ne soient pas relevés ?

N° 2. *Roues.*

Roues à rayons, et faux-bandage en fer laminé, et moyeu en fonte. — Roues à rayons soudés de Strasbourg. — Roues en fer forgé. — Roues en tôle. — Roues en fonte. — Roues à intervalles de rayons remplis en bois. — Roues avec plateaux latéraux en volige. — Roues avec cales en bois entre le bandage et la jante, système Verpilleux et Stehelin. — Frettage des moyeux en fonte.

N° 3. *Bandages.*

Bandage en fer laminé, en fer forgé, en acier cémenté, en acier fondu. — Mode de fabrication des bandages en fer. — Bandages droits. — Soudure, cintrage, mandrinage. — Appareil de cintrage Buddicom. — Alésage, tournage. — Pose des bandages, serrage à chaud. — Bandages cintrés sans soudure, de MM. Petin et Gaudet. — Bandages à talons. — Rivets qui fixent les bandages à la jante de la roue. — Épaisseur maxima et minima des bandages. — Largeur des bandages. — Inclinaison des bandages. — Économie résultant d'une forte épaisseur. — Inclinaison des bandages sur le rail. — Épreuve des bandages. — Usure des bandages.

N° 4. *Essieu.*

Fusée, portée de calage, corps de l'essieu. — Forme et dimension des essieux. — Partie centrale cylindrique. — Partie centrale conique. — Embase de séparation entre la portée de calage et le corps de l'essieu. — Dimensions successives données aux fusées. — Charge par centimètre carré supportée par les fusées. — Distance entre l'axe de la fusée et le milieu de la roue. — Nature du fer employé dans les essieux. — Fabrication des essieux, formation des paquets, soudage, étampage. — Épreuves.

N° 5. *Clavetage.*

Emploi de clavettes en acier. — Emploi de 1, 2, 3 clavettes.

N° 6. *Calage des roues sur essieu.*

Calage avec vis, avec presse hydraulique ; pression de calage. — Réception des roues montées sur essieu. — Poids des roues.

N° 7. Roues tournant librement sur les essieux employés dans le système des trains articulés par M. Arnoux.

On passera d'ailleurs rapidement sur toutes

les questions qui n'offrent pas de progrès nouveaux.

UN MEMBRE désirerait qu'on joignît au programme la question des cotes d'attelage, pour lesquelles il serait d'un si grand intérêt que toutes les lignes de fer s'entendissent.

UN MEMBRE répond que le programme ne contient et ne doit contenir que des têtes de chapitre; que chacun de ces chapitres comprend implicitement les questions de sous-détails, telle que celle dont il est parlé.

Sur la demande de MM. FONTENAY et MAYER, on ajoute au programme les questions des wagons à huit roues, dits à l'*Américaine* et des wagons en fer.

UN MEMBRE voudrait que relativement aux roues, on examinât le système *Arnoux*; il pense qu'il y aurait un grand avantage pour les chemins de fer à mobiliser les roues sur leurs essieux.

UN AUTRE MEMBRE fait observer que ce n'est pas abstractivement que l'on peut traiter de l'indépendance des roues; ce n'est qu'en tant que faisant partie d'un système complet. Il ajoute que le système Arnoux a notablement progressé en ces derniers temps et mérite d'être encouragé.

On fait observer que les voitures de ce système peuvent avancer et reculer, tandis que les premières ne reculaient pas.

UN MEMBRE dit que l'on fait, en ce moment, au chemin de fer du Nord, des essais sur ce système; dans ces essais, le système Arnoux est appliqué partiellement à des voitures placées dans une position intermédiaire, entre des wagons ordinaires à essieux fixes auxquels sont attachés les timons qui servent à diriger les essieux des voitures articulées.

M. LE PRÉSIDENT fait part à la Société de l'hommage qui lui a été fait par M. Stephane Mony, de la collection complète des *Annales des ponts et chaussées*.

MM. Schrœder, Berger fils, Weil, Halphen, Caillot-Pinart, Pereire (Eugène) et Levat, ont été reçus membres de la Société.

Séance du 4 février 1853.

M. LE GÉNÉRAL MORIN fait hommage à la Société d'un exemplaire de son nouvel ouvrage sur la *résistance des matériaux*.

M. LE PRÉSIDENT invite M. le général Morin à indiquer les points nouveaux qu'il a traités.

M. LE GÉNÉRAL MORIN dit que ce livre est le résumé des leçons qu'il a faites au Conservatoire des arts et métiers, où il a exposé les résultats des expériences faites en Angleterre et en France sur la résistance du fer et de la fonte, et où il a également cherché à vérifier si les bases sur lesquelles se fondait la théorie de ces résistances étaient d'accord avec les résultats de l'expérience.

Les hypothèses de la théorie des résistances sont celles-ci: *les allongements et les raccourcissements des fibres des corps sont proportionnels aux efforts auxquels on les soumet.* Ces hypothèses, vérifiées par les expériences de MM. Ardant, Boinet, Hodghinson et autres, ne sont vraies que pour les premiers allongements ou raccourcissements; au-delà, quand la charge qu'on fait supporter aux corps, altère leur élasticité, ces principes se trouvent modifiés. Il faut observer également qu'il y a dans les corps chargés: 1° l'allongement ou le raccourcissement élastique; 2° l'allongement ou le raccourcissement permanent; que ceux-ci sont très-faibles pour le fer et la fonte, dans les limites des charges pratiques, que, par conséquent, on peut les négliger. On ne doit donc tenir compte que des allongements élastiques;

Dans la théorie relative à la flexion d'une poutre chargée entre deux appuis, on suppose que les fibres de la partie convexe s'allongent, et que celles de la partie concave se raccourcissent; ces hypothèses ont été vérifiées par Duhamel pour les bois, par Dulau pour les fers; et, récemment, au Conservatoire des arts et métiers, on a renouvelé cette expérience sur les bois; il en est résulté aussi que dans les premières limites les allongements sont égaux aux raccourcissements, et ces limites ne sont pas dépassées dans les cas habituels de la pratique. Les expériences d'Hodgkinson montrent parfaitement cette identité entre les résultats de la théorie et ceux de la pratique pour les premières limites; au-delà, la loi de proportionnalité change. Ainsi, en représentant par des courbes les résultats des expériences relatives à l'allongement et à la compression, on voit que ces courbes, qui se confondent pendant un certain temps, se séparent au-delà des premières limites pour ne plus se rencontrer. Ce qu'on observe pour la fonte se remarque aussi pour le fer.

Les expériences d'Hodgkinson montrent encore, pour la résistance du fer et de la fonte à la compression, que dans les premières limites le fer résiste plus que la fonte, mais que bientôt ces résistances se déplacent, et qu'à la limite extrême, c'est-à-dire au moment de la rupture, la fonte résiste beaucoup plus que le fer.

Il faut aussi conclure des expériences, en restant dans les limites indiquées, que dans une pièce qui fléchit, les fibres comprimées travaillent comme celles allongées, mais qu'au-delà de ces limites il n'en est plus de même.

Dans son livre, M. le général Morin a aussi montré que les résultats des expériences de Fairbairn et de Brunel sur les poutres en tôle, s'accordaient parfaitement avec ceux de la théorie.

M. LE GÉNÉRAL MORIN, en prenant ensuite les coefficients de résistance auxquels on doit faire travailler les divers métaux,

soit 6 à 8 k. pour le fer par mill. q. de section,
7,5 pour la fonte,
15 pour l'acier,

et en les substituant dans les formules, a trouvé qu'ils correspondaient à ceux qui produisent la moitié de la limite de variation de longueur de ces métaux. Pour la fonte, cependant, il indique que ce chiffre est trop élevé. Les nombreuses expériences des ingénieurs anglais montrent que les résistances varient beaucoup avec la nature des mélanges de fonte; que les coefficients élevés peuvent s'appliquer à des pièces d'un poids faible, mais qu'il faut les abaisser quand on a affaire à des masses considérables de fonte, où les mélanges sont plus difficiles à former.

Le livre du général Morin contient ensuite un grand nombre de tableaux et de faits d'expériences qui sont bons à consulter.

M. LE PRÉSIDENT, au nom de la Société, adresse des remercîments à M. le général Morin.

UN MEMBRE dit que le livre de M. Morin vient fort à propos au milieu d'une discussion entamée à la Société sur le même sujet et qui n'a pas encore reçu de solution.

Il fait remarquer que l'ouvrage de M. le général Morin renferme une partie graphique où se peint aux yeux la marche que suivent les résultats des expériences et ceux de la théorie. Il cite ce fait, que pour le fer, par exemple, jusqu'à une charge de 15 kilogrammes par millimètre carré, la courbe représentative des charges et des allongements est une ligne droite, et qu'au-delà, la proportionnalité n'existant plus, la ligne droite disparaît. Dans ce même volume, il y a également l'indication d'une méthode d'interpolation pour éviter de longs calculs dans la détermination des résistances des pièces; il y a encore l'exposé intéressant de la théorie du système de charpente Polonceau; l'exposé des résultats d'expériences faites au Conservatoire et qui ont vérifié celles de M. Kaulek sur ces fermes pour déterminer avec le dynamomètre la valeur des tensions et compressions qui se développent dans les différents points du système, enfin, de nombreuses expériences faites par M. Tresca, sur des poutres en fer à double T.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la discussion sur la question de la résistance des matériaux, qui avait été ajournée, sera reprise quand les membres qui veulent y prendre part auront pris connaissance du nouvel ouvrage du général Morin.

L'ordre du jour appelle la discussion de la première partie du programme sur la construction du matériel roulant des chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT rappelle le but de cette discussion.

Le premier article à discuter est celui relatif à la construction des roues montées sur essieu.

On a rédigé sur le programme une note plus détaillée pour servir de base à la discussion. Sur la proposition de M. le Président, la question relative aux essieux sera lue immédiatement pour recevoir les observations de M. le général Morin, présent à la séance.

UN MEMBRE dit que les dimensions des essieux ont été augmentées par des conditions de sécurité et par des conditions d'économie de traction; dans ce dernier cas, on a voulu éviter l'échauffement des fusées. Quant au corps de l'essieu, l'emploi de la forme conique a eu pour but principal de faire disparaître le plan de rupture qui existait auparavant sur tous les essieux dans le passage brusque du diamètre de la portée de calage au corps de l'essieu à l'endroit de l'encastrement de la roue. Aujourd'hui, on ne met plus entre ces deux parties qu'un bourrelet en saillie de 1 à 2 millimètres. L'économie du fer a été la conséquence de la forme et non pas le but principal.

M. LE GÉNÉRAL MORIN dit qu'il a déjà exprimé devant la Société son opinion sur les longs parcours des essieux; que, du reste, il a inséré dans l'ouvrage qu'il vient de publier, les comptes-rendus de M. Marcoux, colonel d'artillerie, et de M. Arnoux, administrateur des Messageries, sur cette importante question.

Les conclusions de ces rapports sont que les essieux de messageries doivent être reforgés après un parcours de 60 à 80 kilomètres, et que dans ces essieux, il a été remarqué une certaine altération du fer, mais aucun indice de cristallisation.

UN MEMBRE ne croit pas à un changement dans la nature du fer; il a toujours observé dans les essieux cassés une fissure qui marche progressivement; dans la partie non brisée la texture primitive du fer est conservée; de même si, cassant à froid près de ces points, on examine le grain de l'essieu, on le trouve en tout semblable au fer primitif.

Il a toujours observé également que dans les vieux essieux, là où il existe une diminution brusque de section la cassure a lieu inévitablement en cet endroit.

Le même phénomène se remarque dans les essieux coudés, où la rupture a presque toujours lieu au bouton de la manivelle; là, la cassure

présente la forme d'une calotte sphérique en saillie sur le bouton et en creux dans le bras de la manivelle.

Il explique le fait de la cassure des essieux de cette façon : quand un fer est soumis à un effort qui dépasse les limites d'élasticité du métal, quand ces efforts sont constamment répétés (comme il arrive dans les essieux), les molécules perdent de leur cohésion, et la barre de fer finit par se rompre. Les ressauts brusques ont l'inconvénient de modifier l'uniformité de la ligne de flexion dans toute la longueur de la lésion, ce qui leur est très-nuisible.

Il ajoute que certains fers sont plus disposés que d'autres à se rompre ; qu'ainsi, il a observé que les essieux faits avec du fer au bois à grain fin, serré, résistaient moins que ceux en fer à grain moins serré, comparable en quelque sorte à une corde flexible.

M. Bellier donne lecture des deux notes de MM. Marcoux et Arnoux, insérées dans l'ouvrage du général Morin, et dont nous avons donné plus haut les conclusions.

Un membre fait observer qu'il ne conteste pas les conclusions des deux rapports, mais il fait observer que ces conclusions ne peuvent s'appliquer qu'aux essieux de messageries en question; que les ruptures qu'on a observées tiennent à leur forme spéciale, qu'il ne peut en être de même pour les essieux de wagons ; ceux-ci peuvent durer indéfiniment, si les conditions de résistance et de poids y sont bien observées.

Un autre membre partage complétement cet avis. Il insiste sur ce qu'il a déjà dit : qu'il ne faut pas faire travailler les essieux au-delà des limites de l'élasticité du métal.

Il rappelle aussi ce fait, que dans les essieux cassés qu'il a observés, il n'avait pas remarqué de traces de fissures à l'endroit des clavettes, ce qui l'avait conduit, aux chemins d'Alsace, à mettre trois clavettes par roue.

Un autre membre ne pense pas non plus que la nature du fer des essieux s'altère par les longs parcours, mais il dit qu'avant tout il faut que le poids des essieux soit proportionnel aux efforts qu'ils doivent supporter; ainsi M. Arnoux a tenté de réduire successivement le poids des essieux de messageries, tout en conservant leur forme et la charge qu'ils avaient à supporter, et il a fait descendre graduellement le poids des essieux de 62 à 52 kilog ; parvenus à cette limite, ils ont tous cassé ; aussi les a-t-il augmentés et il s'est arrêté au poids de 57kilog.

Après l'accident du 8 mai, la commission spéciale nommée par le ministre a reproduit la théorie de l'altération des essieux par les vibrations; mais cette théorie était combattue par d'autres faits nombreux, comme celui des enclumes de marteau, qui ne subissent aucune altération : aussi n'est-on arrivé à aucune conclusion. En Angleterre on s'est également ému de cette question, et l'opinion presque unanime des ingénieurs a été que lorsque le fer n'était soumis à aucune surcharge, il ne pouvait subir d'altération dans un travail régulier.

Il pense également que les opinions et les faits cités doivent faire regarder la question comme résolue dans le même sens.

Un autre membre cite le fait des tiges de sondage employées par M. Degousée, qui, faites avec du fer de première qualité, doux, nerveux, se transforment au bout de quelque temps de service, en fer à larges facettes.

M. le général Morin cite aussi l'exemple d'un coin fait en fer des Pyrénées, c'est-à-dire doux, à grain fin serré, qu'on avait placé dans un haut-fourneau, dans une partie exposée à une haute température, et qu'on a retiré tout à fait dénaturé.

Ces deux faits s'expliquent par les conditions anormales où se sont trouvés placés ces fers.

Un membre exprime l'opinion que dans les essieux à l'endroit des changements brusques de dimension, comme à l'endroit de l'encastrement dans la roue, l'altération du fer peut se produire dans le cas de flexion des essieux par l'empêchement des molécules de la portion concave à s'étendre ; il y a là perturbation dans le libre mouvement des molécules.

Après ces dernières observations, M. le Président porte la discussion sur la question des épreuves auxquelles on soumet les essieux.

Il rappelle que l'artillerie essaie tous les essieux qu'elle emploie, qu'il n'en est pas de même dans les chemins de fer. Il demande ensuite si ces essais de l'artillerie ne sont pas plus nuisibles qu'utiles.

M. le général Morin ne croit pas ces épreuves bonnes; elles ont le seul avantage de placer les essieux dans les conditions normales de service et de travail où ils doivent se trouver.

Un membre dit qu'il ne serait pas possible de faire subir aux essieux de wagons les épreuves qu'on fait subir aux essieux d'artillerie ; toutes ces épreuves altèrent inévitablement la résistance des essieux.

La garantie qu'on a de la qualité des essieux de wagons réside presque exclusivement dans le mode de fabrication, dans la composition des paquets, dans les épreuves qu'on fait subir aux barres qui les composent, et dans des essais sur 2 ou 3 0/0 de la totalité des essieux finis. On peut également laisser aux extrémités des fusées des parties excédantes qu'on casse à froid pour examiner la nature du grain.

Un autre membre dit que la différence des épreuves faites sur les essieux de l'artillerie et ceux des chemins de fer tient à ce que pour les premiers, ces épreuves remontent à une époque où on les tirait presque directement dans la loupe d'affinage; tandis que pour les essieux de wagons, le fer qui sert à leur composition a été deux fois laminé avant de faire le paquet définitif. — Il y a là toute garantie possible d'épuration du fer ; et si par hasard il se trouve dans la masse quelque partie mauvaise, elle y est tellement réduite, qu'elle ne peut avoir d'inconvénients.

Un membre fait observer que le son est un excellent moyen pour constater l'altération du fer, surtout quand il est brûlé ; il l'a plusieurs fois employé avec succès ; c'est une habitude qui n'est pas longue à acquérir.

La suite de la discussion sur la construction des essieux est renvoyée à la prochaine séance.

Il est donné lecture d'un programme qui doit servir à la discussion sur les procédés de conservation des bois.

Programme des questions relatives à la discussion sur la conservation des bois.

1° Examen des causes principales de la destruction des bois.

2° Utilité de les soustraire par des moyens artificiels aux divers agents destructeurs.

3° Description des principaux procédés employés jusqu'à ce jour :

Procédé de Kyan, par le bichlorure de mercure.
— de Burnett, par le bichlorure de zinc.
— de Knab.
— de Boucherie.
— de Bréant.
— de Payne, par réaction.

Diverses autres méthodes telles : que la dessiccation simple, le suif, les dissolutions de sel marin, etc.

Procédé de Bethell. Emploi des huiles de goudron, ordinairement appelées créosotes, avec injection sous une forte pression.

Procédé du docteur Wright. Dessiccation suivie d'une immersion dans le liquide préservateur.

Modifications apportées par Bethell dans cette méthode.

Mode d'action des divers procédés, leurs influences diverses sur la contexture des bois et par conséquent sur leur résistance et sur leur élasticité.

La Société a reçu de M. Le Chatelier, ingénieur en chef des mines, une note sur la pénétration des bois.

Séance du 18 février 1853.

Il est donné lecture d'une note de M. Le Chatelier, ingénieur en chef des mines, sur la préparation des bois.

Depuis longtemps déjà on a eu recours, pour la préparation des bois, à un procédé très-simple, qui ne s'est cependant pas généralisé, par suite de l'imperfection des moyens d'exécution. — Il consistait à chauffer les traverses à feu nu, et à les précipiter rapidement dans un bain liquide, au moment où elles commençaient à prendre feu ; ce procédé était employé en Belgique, il y a près de quinze années, pour faire pénétrer dans le bois des dissolutions métalliques ; il a été employé en Angleterre, sur le Eastern Counties, pour la préparation à la créosote.

Il résulte des renseignements rapportés récemment d'Angleterre et fournis par les entrepreneurs de préparations qui sont venus proposer l'application de leurs procédés en France, que la préparation à la créosote est actuellement basée sur une dessiccation préalable dans des étuves d'une capacité considérable, chauffées par un courant de gaz chaud. — A la sortie de l'étuve, les traverses sont projetées dans un bain de créosote, où elles séjournent un temps plus ou moins considérable ; les longrines et les bois de charpente sont portés de l'étuve dans des cylindres où l'on fait le vide et où l'on refoule ensuite à une haute pression les huiles de goudron auxquelles on donne le nom de créosote. Les dissolutions métalliques sont introduites dans les bois au moyen du vide et de la pression, sans dessiccation préalable.

L'emploi d'étuves d'une grande capacité n'a pas seulement l'inconvénient de rendre la dessiccation irrégulière ; portée jusqu'à la torréfaction pour certaines parties de la masse, elle doit rester nécessairement insuffisante pour d'autres. De plus, les bois, à l'exception de ceux qu'on retire les premiers, ne doivent plus être à la température à laquelle a eu lieu la dessiccation, et par suite, l'un des effets les plus essentiels de l'étuvage se trouve manqué. Lorsqu'on chauffe le bois graduellement et jusqu'à une température supérieure à 100°, toute l'eau qu'il renferme se réduit successivement en vapeur, chasse l'air jusqu'aux dernières traces, et enfin, les pores ne sont plus remplis que de vapeur d'eau très-dilatée. Si l'on pouvait, à ce moment, plonger instantanément le bois dans le liquide préparateur, la vapeur, se condensant par le refroidissement, l'appellerait à sa suite jusqu'au cœur des pièces ; car le bois ne serait pas seulement desséché et propre à être *mouillé* par le liquide, le vide le plus parfait existerait dans ses pores, où le liquide serait injecté par la pression atmosphérique, et peut-être même aspiré par la capillarité.

C'est à cela que l'on doit attribuer le succès de l'ancien procédé, qui avait malheureusement contre lui l'imperfection et l'irrégularité des moyens d'exécution, et l'insuffisance du nouveau qui exige l'emploi du vide mécanique et de la pression pour les pièces de bois de grande dimension.

Pour perfectionner ce dernier, il fallait donc chercher un moyen d'étuvage, qui, tout en donnant une dessiccation plus régulière que dans les chambres anglaises, permît d'extraire le bois rapidement, au fur et à mesure qu'il était amené au point convenable, et de le projeter instantanément dans le bain de liquide préparateur. M. Le Chatelier a donc pensé qu'on pouvait employer une disposition inverse de celle qu'on trouve dans le four continu employé pour recuire le verre. Les matières à chauffer, placées sur une série de petits chariots, dans un four très-long, seraient amenées très-lentement, en sens contraire du mouvement de la flamme ou des gaz chauds, vers le point où elles doivent atteindre le maximum de température.

Voici comment cette disposition pourrait être réalisée. — Une série de bâches, dont le nombre serait proportionné à la quantité de bois à préparer et à la durée de l'immersion, seraient placées en éventail dans un chantier; des voies de fer aboutissant à chaque bâche, soit en tête, soit sur le côté, viendraient vers le centre de l'éventail se réunir à une voie unique. — Sur le prolongement de celle-ci serait construite une galerie en briques, fermée à chaque extrémité au moyen de portes en tôle à charnières, battant sur un cadre en fer. — En tête de la galerie serait placée une série de bouches, distribuées sur son contour, et amenant des gaz chauds produits par un foyer de coke soufflé avec un ventilateur; à l'extrémité, les gaz repris de la même manière seraient jetés dans une cheminée. — Des bois à préparer, placés sur une série de chariots attelés ensemble seraient introduits dans la galerie de manière à la remplir; lorsque la charge du chariot de tête serait arrivée au point convenable de dessiccation, on arrêterait le ventilateur, on ouvrirait la porte de l'extrémité pour atteler au train un nouveau wagon chargé; on ouvrirait la porte de tête et avec une chaîne accrochée au premier wagon et enroulée sur un cabestan manœuvré par la machine à vapeur, on ferait mouvoir le train entier dans la galerie, de manière à en extraire la charge desséchée; on pousserait vivement le chariot vers la bâche à laquelle il est destiné, et des ouvriers y projetteraient rapidement le bois, pendant que d'autres hommes fermeraient les portes, les luteraient et remettraient le ventilateur en marche. — Une galerie de 100 mètres de long sur 2 mètres de côté, recevrait facilement 2 stères 1/2 de bois par mètre courant, et servirait à dessécher 250 ou 500 stères de bois en 24 heures, suivant que la quantité de gaz chauds serait réglée pour produire l'étuvage en 24 ou en 12 heures: on arriverait donc à une production considérable, avec une installation peu coûteuse. — Cette installation se prêterait parfaitement bien à tous les détails de service, pour la manutention des bois que les chariots pourraient aller chercher dans toutes les parties du chantier, pour l'emploi du temps des ouvriers qui travailleraient alternativement à immerger les bois, à les extraire des bâches, à renouveler le liquide, à charger les bois sur les chariots, etc. — La dessiccation très-graduelle et très-régulière présenterait moins de chances que toute autre pour l'altération des bois par la fente, le gauchissement, la torréfaction, etc. — La température des gaz chauds pourrait être réglée avec une grande facilité, au moyen d'un grand thermomètre métallique à spirale, qui ferait manœuvrer des valves pour régler la répartition de l'air lancé par le ventilateur entre le foyer et la conduite des gaz chauds, dont la température serait abaissée au point convenable pour l'introduction de doses convenables d'air froid.

La méthode se résume en deux principes, coaguler l'albumine végétale par la chaleur, et faire le vide par la vapeur au lieu de le faire avec une pompe pneumatique. — Ce procédé serait surtout applicable à la préparation au sulfate de cuivre, et permettrait de la compléter en desséchant le bois préparé pour la faire passer dans un bain de goudron, de manière à la revêtir d'une couche profonde de peinture hydrofuge. — Il conduirait peut-être à substituer le goudron brut aux huiles créosotées pour la préparation dite à la créosote.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la discussion sur cette question devant avoir lieu dans la prochaine séance, les observations qui pourraient être faites sur la note de M. Le Chatelier devront être remises avant cette époque; il invite également les membres de la Société qui appartiennent à des compagnies où des essais de conservation des bois ont été faits, de vouloir bien apporter des documents à la prochaine séance.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention de la Société sur les essais faits sur l'air chaud employé comme force motrice. La Société des Ingénieurs civils de Londres s'est occupée déjà de cette question; il a été dit que dès 1807, et par de nombreuses expériences reprises depuis, on avait tenté l'emploi de cette force motrice. Dans les conversations qui ont eu lieu sur ce sujet, on a disputé à Ericsson le mérite de l'invention qu'il vient d'appliquer aux bateaux à vapeur, ainsi que le mérite des dispositions ingénieuses qu'il y avait appliquées; on a dit également que l'inconvénient de ce système serait nécessairement dans l'emploi de machines énormes pour avoir des puissances ordinaires.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la construction des roues de wagons.

Il est donné lecture du programme détaillé.

M. LE PRÉSIDENT fait observer qu'il y a dans cet exposé deux questions capitales.

1° La question d'écartement d'axe en axe des fusées;

2° La question du diamètre des roues.

UN MEMBRE exprime l'opinion que les fusées doivent être le plus rapprochées possible de l'axe du rail; que dans ce cas elles sont moins exposées à fléchir, mais les considérations d'écartement des tiges de tampons et de barres d'attache des freins sont un obstacle à ce rapprochement; qu'au reste il ne faut pas attacher trop d'importance à cet écartement, et ne pas s'en gêner pour placer les pièces de la traction qui sont nécessaires.

UN AUTRE MEMBRE dit que c'est surtout la cote d'axe en axe des tampons adoptés à l'origine de la construction du matériel qui force à augmenter la distance de l'axe de la fusée à l'axe du rail; le seul inconvénient qu'il y voit c'est l'obligation où l'on est d'augmenter les dimensions des fusées.

UN AUTRE MEMBRE fait observer qu'au chemin d'Orléans, où les fusées étaient à l'origine le plus près possible de la roue, elles en sont écartées aujourd'hui par les deux motifs de la pose des tiges de chocs et des barres de frein.

Le premier motif disparaît quand on emploie des châssis moisés dans lesquels on place la tige de traction dans l'axe des longerons.

UN AUTRE MEMBRE indique ensuite que le diamètre des roues de wagons adopté sur les chemins de fer français est généralement de 0m,91 à 1 mètre, et qu'il est question d'en faire au diamètre de 1m,20; à son avis, les roues de 0m,91 ont à peu près tous les avantages des grands diamètres, et n'ont pas comme celles-ci l'inconvénient de peser beaucoup. Il ne pense pas que le plus grand nombre de révolutions qu'elles ont à faire pour parcourir un espace donné soit pratiquement une cause d'infériorité.

M. JULES POIRÉE, ingénieur des ponts et chaussées, pense qu'avec de grands diamètres on doit avoir moins de résistance effective à la traction. Il doit remettre dans la prochaine séance une note sur cette question.

UN MEMBRE émet l'opinion que toutes les roues de voitures et de wagons devraient avoir 1m,20; qu'il y aurait par suite de cette adoption une économie totale de traction et d'entretien égale à 33 p. % de la dépense actuelle. Le travail du frottement de la fusée sur son coussinet est un élément important. Il doit être en raison inverse du diamètre des roues.

M. POIRÉE dit que la détermination de ce rapport n'est pas une question encore résolue. Il n'est pas exprimé par la raison inverse des diamètres: il ne l'est pas non plus par la raison inverse de la roue motrice des diamètres.

UN MEMBRE continuant l'énumération des avantages qu'il attribue aux roues à grand diamètre, dit qu'au point de vue de l'entretien, celui des coussinets et des bandages doit diminuer, qu'aussi dans la pose les frais de main-d'œuvre étant les mêmes quels que soient les diamètres, la pose par 100 kil. sera moindre pour des grands que pour des petits diamètres. L'échauffement des fusées est aussi beaucoup moins à craindre. Quant à l'augmentation du poids de ces roues, cette augmentation, qui est d'environ 610 kil. par voiture, ne porte nullement sur la caisse, n'agit donc pas sur les fusées et n'influe que sur le frottement de roulement.

UN AUTRE MEMBRE présente quelques observations sur la loi du frottement de roulement. Il est arrivé, il y a longtemps, à ces conséquences: que le frottement de roulement est en raison inverse de la puissance *deux tiers* du diamètre des roues; qu'il est en raison inverse de la puissance *un tiers* ou de la racine cubique de la largeur de la jante, lorsque l'on peut admettre que la jante porte sur la voie dans toute sa largeur; puis enfin proportionnel à la puissance *quatre tiers* de la charge. Ces conséquences sont uniquement relatives aux hypothèses suivantes:

M. W. suppose que quand une roue circule sur un plan, elle déforme les parties du plan qui se trouvent en avant; supposant d'ailleurs que la roue ayant passé, la partie comprimée reste comprimée, il fait usage d'un principe assez généralement admis lorsque l'expérience n'a point encore fait connaître la loi des actions moléculaires, principe qui consiste en ce que les réactions en chaque point sont proportionnelles aux profondeurs des impressions. Ce sont ces simples suppositions qui l'ont conduit aux conséquences énoncées plus haut. Si l'on admet que les molécules, après le passage de la voie, conservent une tendance à reprendre leurs positions primitives, les résistances seront moindres. Ceci suffit pour faire voir que ces résistances pourront augmenter avec la vitesse. Si l'élasticité est parfaite et que la vitesse ne soit pas trop considérable, la résistance s'annulera, ou, du moins, le travail résistant se réduira à celui que représente la force vive due aux mouvements vibratoires développés.

Ces résultats pourraient être facilement vérifiés ou infirmés par des expériences. Suivant la remarque de M. Poirée, celui qui se rapporte

à l'influence du diamètre pourrait bien ne pas trop s'écarter du résultat des expériences dont il a rendu compte à la Société.

M. POIRÉE dit qu'il a fait ces expériences et qu'il est arrivé à ce résultat, que les résistances sont en raison inverse de la racine carrée des diamètres, mais il n'a pas tenu compte de la résistance de l'air. En en tenant compte, cette loi serait modifiée et pourrait peut-être se rapprocher de celle indiquée par M. Yvon Villarceau. Mais ces expériences sont très-délicates à faire. M. Poirée pense également que les mouvements de lacet des trains modifient les lois du mouvement de roulement ordinaire.

UN MEMBRE, reprenant la discussion sur l'influence du diamètre des roues, dit qu'il ne voit pas en pratique la nécessité d'adopter de grands diamètres; qu'au chemin de fer de St-Germain même, avec des roues de 1 mètre, jamais on n'a trouvé de coussinets qui résistassent à l'usure avec des fusées de 65 millimètres; on a été obligé d'augmenter les diamètres des fusées. Ces roues de 1 mètre ont eu aussi une grande tendance à se déformer; elles n'avaient pas de faux cercle, il a fallu leur en mettre.

Tout récemment, le chemin de fer du Midi ayant à adopter un type de roues a pris celui actuel du Nord, qui a 0,935 de diamètre, comme le jugeant bon et économique de construction. Au point de vue de la construction, le système à secteur pour les grands diamètres a l'inconvénient de former des plats sur la jante lors de la pose à chaud du bandage; et puis, un chemin même nouveau devant toujours être en relation avec d'autres chemins, on est tenu dans les choix que l'on fait par la hauteur des tampons les lignes de tiges de traction.

Avec des roues d'un grand diamètre, il faut des essieux plus forts, non pas à cause des poids, mais à cause des efforts latéraux qui se développent. — Ainsi, les essieux du chemin de Saint-Germain, dès l'origine de la construction, étaient trop faibles pour des roues de 1 mètre; aussi en a-t-on remplacé beaucoup qui s'étaient courbés.

UN AUTRE MEMBRE fait observer que quant au reproche fait à la déformation des roues de grand diamètre, cette déformation tient plus à la constitution de la roue qu'à son diamètre. On peut faire des roues de wagons de 1m,20 très-solides et encore économiques de construction.

M. PHILLIPS, ingénieur des mines, dit qu'au chemin de l'Ouest, tout le matériel de wagons a des roues de 1 mètre avec rayons en secteur et faux cercles, et que ces roues ne se sont nullement déformées; quant à lui, il ne reculerait pas devant l'adoption de roues de 1m,20 de diamètre.

M. JULES POIRÉE estime que la diminution de tirage des trains remorqués résultant de l'adoption des roues de 1 m. 20 au lieu de roues de 0 m. 90, serait environ de 1/12 pour les trains de grande vitesse, 1/10 pour les trains ordinaires de voyageurs et 1/8 pour les trains de marchandises; les économies de dépenses totales correspondantes pour la traction seraient dans des proportions moins élevées que ces coefficients, soit approximativement 7 0/0 pour les trains de marchandises et 3, 5 0/0 pour les trains de vitesse.

UN MEMBRE dit qu'en théorie, la supériorité de la roue à grand diamètre sur la roue à petit diamètre est évidente, que cela ne fait doute dans l'esprit de personne, mais que toute la discussion porte sur la question pratique, et que quant à lui, il ne pense pas que les avantages des grandes roues soient ceux indiqués par M. Poirée.

UN AUTRE MEMBRE ne voit pas la nécessité d'adopter les grands diamètres pour les wagons de marchandises, tout en reconnaissant les avantages qu'ils peuvent avoir pour les trains de voyageurs. Que quant au graissage des fusées, il est incontestable qu'il faut, pour qu'il se fasse bien, que les fusées ne s'échauffent jamais; c'est ce qui a déterminé le chemin du Nord à augmenter les dimensions des fusées de roues de voitures.

M. LE PRÉSIDENT invite MM. Poirée et Polonceau à apporter à la prochaine séance les documents qu'ils ont recueillis sur cette question pour les produire et continuer la discussion.

La Société a reçu :

1° De M. Gustave Gayrard, membre de la Société, un exemplaire d'un rapport de la commission d'enquête sur la construction du pont de Cubjac;

2° De M. Benoist Duportail, une note sur le dépotoire de La Villette. La lecture de cette note sera faite dans la prochaine séance, ainsi que les documents sur le même sujet promis par M. Mary.

MM. Clément Désormes, Chorbonnier, Delpech, Leconte, Marié, Maréchal, Martin, Nepveu, Scellier, Tresca, ont été reçus membres de la Société.

Séance du 4 mars 1853.

Il est donné lecture d'un mémoire de M. Jules Gaudry, membre de la Société, sur la navigation fluviale par la vapeur.

M. GAUDRY divise les bateaux à vapeur desservant les fleuves et les rivières en trois classes, savoir :

Les remorqueurs;

Les bateaux porteurs de marchandises;

Les bateaux à grande vitesse, exclusivement affectés au service des voyageurs, et, parmi ces derniers, il décrit trois bateaux naviguant sur la Saône, savoir :

1° *L'Hirondelle*, n° 6;

2° *Le Parisien*, n° 2;

3° *L'Avant-Garde*, n° 6;

Et l'un des bateaux du Rhône, *le Parisien*, n° 6.

Passant ensuite aux bateaux porteurs de marchandises, M. Gaudry constate que leur nombre est considérable, principalement sur le Rhône, où leurs dimensions sont colossales; on leur donne jusqu'à 140 mètres de longueur, 7 mètres de largeur et 400 chevaux de force.

Il ajoute que les remorqueurs abondent aussi partout excepté sur le Rhône, dont la rapidité a déconcerté tout projet de remorquage jusqu'à l'apparition des bateaux à grappin de Verpilleux. Il mentionne en passant les bateaux toueurs de la Seine, qui se halent eux-mêmes entre le quai de la Grève et le Port-à-l'Anglais, au moyen d'une chaîne qui repose au fond du fleuve.

La préoccupation des constructeurs se tourne aujourd'hui vers la possibilité de suivre la voie des canaux et des fleuves d'un point de la France à l'autre, et une dizaine de bateaux font depuis deux ans, un service régulier sur la Seine, la Saône, le Rhin, le Rhône et leurs canaux de jonction. M. Gaudry cite les bateaux porteurs, à deux roues étroites, à aubes ordinaires, de M. Gache, de Rouen, à Labriche et à la Villette, sur le canal Saint-Denis; le monoroue construit à Lyon, les bateaux jumeaux de M. Cavé, les bateaux à hélices trempantes jusqu'à l'axe, employés par M. Cadiat, le dernier de ceux-ci se divisant à volonté en deux parties, l'une, celle de devant, portant les marchandises; l'autre, celle de derrière, portant la machine, et chacune d'elles pouvant se manœuvrer seule pour passer les écluses.

Étudiant ensuite la question au point de vue général, M. Gaudry signale la tendance exagérée des constructeurs à adopter la forme de navette effilée, les inconvénients de cette forme sous le rapport de l'exiguïté des aménagements, le défaut de stabilité, la tendance à vibrer et à fouetter.

Contrairement, à l'opinion reçue jusqu'à ce jour, il établit que, pour les bateaux à vapeur, la longueur augmente d'une manière notable la résistance, et à cause du frottement des flancs du bateau contre les molécules de l'eau et à cause des mouvements de bascule longitudinale et latérale, du serpentement et de la flexibilité de la coque, qui présente continuellement le ventre dans la marche sinueuse nécessaire pour suivre le chenal, et il pense que le rapport de la largeur à la longueur ne doit pas excéder 1/12 sur nos rivières étroites et peu profondes.

Il appelle, en terminant, l'attention sur la forme des façons extrêmes qui ont besoin d'être évidées pour éviter le jaillissement à l'arrière, mais qui ne doivent pas l'être trop, sous peine de produire le refoulement du flot; il signale comme questions dignes d'une étude sérieuse, le mélange du fer et du bois dans la construction de la coque, le croisement des couples, la solidarité des carlingues, des baux et des varangues, la transformation des cloisons en entretoises, et il réserve pour un second mémoire l'étude de la machine et de son installation.

LE PRÉSIDENT remercie M. Gaudry de sa communication.

Il est ensuite donné lecture d'une note de M. Benoit Duportail, sur le dépotoir de la Villette et sur la voirie de Bondy.

Au dépotoir de la Villette, il est apporté chaque nuit 6 à 800 mètres cubes de matière; les dépôts solides qui se trouvent au fond des tonnes sont enlevés à la pelle ou avec des seaux, arrivent au dépotoir dans de petits tonneaux et sont envoyés sur des bateaux, par le canal, à Bondy. Les matières liquides, extraites à l'aide de pompes et contenues, soit dans des tinettes, soit dans de grandes tonnes, ainsi que celles des fosses mobiles, sont versées par des regards dans des citernes, d'où elles passent dans un égout où les graviers et les débris sont arrêtés par des grilles dont les barreaux sont écartés, pour les premières, de 0m,05, et pour les dernières, de 0m,03. Les débris ramassés à la pelle sont aussi envoyés à Bondy par bateau, et dans de petits tonneaux.

A l'extrémité de l'égout, les liquides se rendent, par un tuyau d'aspiration en fonte d'environ 0m,30 de diamètre, à trois pompes foulantes qui les envoient à Bondy par une conduite de même diamètre.

La différence de niveau entre le dépotoir de la Villette et l'extrémité supérieure de la conduite à Bondy, est de 2m,50.

Le moteur est une machine à vapeur de 30 chevaux.

La voirie de Bondy est séparée par une dérivation du canal de l'Ourcq en deux parties où l'on fait alternativement le travail. Le liquide

arrivé par le conduit du dépotoir de la Villette passe successivement dans quatre bassins différents, puis se rend à travers une conduite semblable à celle d'arrivée, dans un ruisseau situé à plusieurs kilomètres qui le conduit à Saint-Denis.

La matière solide apportée par bateaux est jetée dans les bassins qui contiennent les liquides. Elle forme environ les 2/7 du volume total.

Au bout d'un certain temps, quelquefois plus d'un an, on l'extrait des bassins, ou l'étale sur les espaces compris entre ces bassins, appelés séchoirs, en facilitant la dessiccation en la remuant au moyen de rateaux.

Quand la dessiccation est complète, la poudrette est faite, et on l'écrase avec des bâtons ou lattes pour la réduire en poudre.

On se préoccupe beaucoup, dans ces travaux, des précautions hygiéniques propres à garantir la santé des ouvriers.

La conduite du dépotoir à Bondy est lavée tous les dimanches, après le travail, par la projection d'un courant d'eau sous une pression double de la pression ordinaire, de manière à enlever tous les graviers qui peuvent s'être déposés pendant la semaine.

Les citernes du dépotoir de la Villette sont ventilées, et le dépotoir est lavé largement par les eaux du canal. Il y a enfin une salle de bains à l'usage des ouvriers.

L'ordre du jour appelle la lecture d'une traduction faite par M. Faure, de la description de la machine calorique d'Ericsson (*Ericsson's caloric engine*), extraite du numéro d'août 1851, du journal anglais *The Artizan*.

Après la lecture de cette note, un membre fait observer que le principe sur lequel repose la machine d'Ericsson n'est vrai qu'en partie. Il avait déjà été émis en 1834 par Franchot, qui croyait que l'air, après avoir produit un certain travail, pouvait céder toute la chaleur avec laquelle il l'avait produit.

En 1835 ou 1836, M. Burdin fit un mémoire dans lequel il disait que sous 2 atmosphères de pression, l'air chauffé à 270° pouvait produire, par kilogramme de charbon, un travail de 630 unités dynamiques, un peu moins que le travail théorique que peut développer la vapeur; or, en appliquant la régénération de la chaleur à ces résultats, on arrive presqu'au même chiffre que pour la vapeur, donc la machine à air n'est pas une utopie; elle peut présenter de grandes difficultés pratiques, mais tôt ou tard elle devra réussir.

Parmi ces difficultés, on en a signalé jusqu'à présent plusieurs que l'on a regardées comme insurmontables, et qui cependant ne le sont pas. D'abord la faible vitesse des pistons. Cette vitesse n'est pas limitée comme on l'avait cru, puisque Franchot a fait faire à sa machine plus de cent tours par minute.

Ensuite, le frottement des pistons; c'est encore là une idée erronée, car lorsqu'on marche avec une certaine vitesse, les pistons ne doivent pas indispensablement toucher les cylindres.

Les dimensions de l'appareil que l'on croyait devoir être très-considérables, peuvent aussi être beaucoup restreintes avec une machine à grande vitesse et à double effet.

Quant aux inconvénients que présente l'air brûlé pour son emploi dans les machines, ils peuvent être beaucoup atténués, si, comme on l'a dit plus haut, les pistons ne touchent pas exactement les cylindres.

En résumé, il pense que la possibilité pratique est hors de doute, et que ce système peut arriver à présenter autant et plus d'avantages que la vapeur.

Cette conclusion rencontre des marques nombreuses d'incrédulité. La machine dont le croquis est communiqué, ne paraît pas avoir de condition pratique de marche; il faut attendre une plus longue expérience.

La Société a reçu :

1° De M. Le Grand, un exemplaire d'un rapport sur le drainage des terrains en culture.

2° De M. Mathias Ferdinand, membre de la Société, une note sur la fabrication du coke, à Dortmund.

3° De M. Petit de Coupray, membre de la Société, un exemplaire de l'*Annuaire des chemins de fer*.

4° De M. Molinos, membre de la Société, une note sur la pénétration des bois.

5° De M. de Fontenay, membre de la Société, une note sur la conservation des bois.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

INDUSTRIE PRATIQUE.

Les Chemins de fer d'Angleterre en 1851.

Par M. LE CHATELIER.

II.

L'exposé de la situation du matériel roulant des chemins anglais forme la deuxième partie du livre de M. Le Chatelier.

Ce travail est divisé en quatre paragraphes, qui comprennent : les locomotives, les wagons, les ateliers et enfin les frais de traction.

§ 1er *Locomotives*. — La classification adoptée par l'auteur distingue trois espèces de machines :

« Les machines à voyageurs, caractérisées par l'indépendance des roues motrices et leur grand diamètre, porté communément à $2^m,13$ et exceptionnellement à $2^m,59$. »

» Les machines mixtes, employées spécialement pour le service des trains mixtes sur les lignes à faible pente, et pour les trains de voyageurs sur les fortes pentes; ces locomotives à cylindres intérieurs ont quatre roues accouplées d'un diamètre de $1^m,68$ et quelquefois de $1^m,83$. Ce sont les roues d'arrière qu'on accouple avec les roues motrices.

» Enfin les machines à marchandises, qui sont à six roues accouplées de $1^m,52$ de diamètre et à cylindres intérieurs avec châssis extérieur. »

Le poids des machines est augmenté par plusieurs ingénieurs, tandis que d'autres s'appliquent à le réduire. Les discussions auxquelles se livrent les partisans des deux systèmes sont peu instructives, car les uns font abstraction de l'usure de la voie, tandis que les autres font bon marché des frais d'exploitation, que la multiplicité des convois doit aggraver. Ce qu'il y aurait à faire en premier lieu, ce serait de rechercher le rapport qui existe entre la résistance des rails et les poids qu'on leur fait supporter, sans cela tout ce qu'on pourra dire en pareille matière ne sera qu'une affaire d'appréciation et de sentiment. M. Le Chatelier croit qu'on peut admettre un poids de 5 tonnes au contact de chaque roue sur le rail, pour des rails de 35 à 40 kilogrammes par mètre courant. Je laisse à chacun la liberté d'apprécier ce chiffre, mais je crois, que sur une voie bien posée, avec des attaches fixes des joints, le poids peut être porté sans inconvénient à 7 tonnes, chiffre que j'ai indiqué précédemment d'après des expériences récentes.

Dimensions des locomotives. — Les machines des chemins anglais appartiennent à des types très différents. Celles qu'on construit actuellement sont à cylindres intérieurs. Sur quelques chemins seulement, on a persisté dans l'emploi des machines à cylindres extérieurs, pour le service des voyageurs. Partout on s'est appliqué à augmenter la surface de chauffe, en agrandissant le foyer et en multipliant les tubes, et on a porté la pression à un degré très-élevé, sans augmenter l'épaisseur du métal des chaudières, en ayant soin seulement de consolider plus fortement les parois planes.

Avant de faire ressortir les différences qui existent entre les locomotives anglaises et françaises, et avant d'indiquer les défauts des uns et les améliorations dont les autres sont susceptibles, M. le Chatelier établit certains principes suivant lesquels l'agencement général et les dimensions des organes moteurs peuvent être fixées.

Le diamètre des cylindres peut être réduit, lorsqu'on augmente la course du piston et *vice versâ*, pour une machine ayant des roues motrices d'un diamètre déterminé et ayant à remorquer, avec une vitesse fixe, un convoi donné. Dans ces conditions, la relation qui existe entre le diamètre des cylindres et la course des pistons, résulte de la nécessité de dépenser, à chaque coup de piston, un poids constant de vapeur; et ces deux éléments, course et piston, peuvent varier dans les limites de cette relation.

Si l'on se donne seulement la vitesse de translation du convoi, sa charge et le profil du chemin, desquels on peut déduire approximativement l'effort de traction, on a une relation simple entre cet effort de traction, le diamètre des roues motrices, la course du piston et le diamètre des pistons. Ces relations sont représentées par des formules assez simples. On peut donc théoriquement, pour une pression admise suivant les dimensions de la chaudière et les règlements de police, faire varier d'une infinité de manières les proportions qui donnent à la machine sa puissance de traction. Les limites pratiques sont posées par la nécessité de ne pas faire tourner les roues motrices, ou osciller le piston ainsi que le mécanisme de distribution et d'alimentation, avec une vitesse trop consi-

dérable. Cette vitesse ne doit pas excéder trois tours par seconde. Le diamètre et la course de piston ne peuvent pas non plus être adoptés arbitrairement, car leurs dimensions sont souvent dominées par la disposition générale de la machine; d'habitude la course des pistons est portée à 0m,56 pour les machines à voyageurs et à 0m,61 pour celles à marchandises. Le diamètre des cylindres, qui n'excédait pas 0m,38 il y a quelques années, atteint actuellement la limite de 0m,46.

Un élément essentiel dans la combinaison des différentes parties d'une locomotive, et qui ne peut pas être déterminé arbitrairement, c'est l'étendue de la surface de chauffe dont dépend la puissance de vaporisation. Cette surface de chauffe se compose de deux parties : le foyer et les tubes bouilleurs. M. le Chatelier s'est livré à des recherches statistiques pour établir le rapport entre ces deux éléments, et il a trouvé le rapport moyen entre les diverses machines anglaises égal à 0,096. Pour les machines françaises construites depuis 1846, ce rapport est de 0,082. Cette différence provient de ce que les machines françaises ont leurs foyers en porte-à-faux au-delà de l'essieu d'arrière, leur châssis à l'intérieur, et par suite peu de surface de chauffe de foyer. Pendant la même période on reportait, en Angleterre, le troisième essieu en arrière du foyer et le châssis extérieurement aux roues. Quant à la détermination de l'étendue de la surface de chauffe, on peut arriver à une règle empirique en cherchant le rapport entre cette surface et le poids de la vapeur dépensée à chaque coup de piston dans les cylindres.

Ce rapport excessivement simple varie, par suite d'une circonstance fortuite, autour de l'unité. Le rapport moyen pour les machines anglaises est de 1,15 ; pour les machines françaises, dont la surface de chauffe est en général plus petite, il est de 0,93.

Il semble qu'en Angleterre on dépasse souvent la limite la plus convenable pour la proportion à établir entre la surface de chauffe et les organes moteurs, ce qui entraîne quelques inconvénients. Dans la pensée de l'auteur, la règle pratique qu'il convient d'adopter pour la construction des machines est la suivante :

1° Vitesse habituelle de rotation de l'essieu moteur : 2,5 à 3 tours de roue par seconde;

2° Rapport de la surface de chauffe du foyer à celle des tubes ; 1 : : 10 ;

3° Rapport de la surface totale de chauffe au volume engendré par les pistons = $1. - \frac{S}{\pi l}$

La pression de la vapeur dans les chaudières, augmentée successivement par les ingénieurs anglais, est portée actuellement à 9 atm., 16 (pression absolue) ; ou de 8 kilogrammes par centimètre carré (pression effective) ; pour les machines anciennes ou fatiguées on se contente de 7 à 8 atm. (absolue), cette limite maxima de 9 atm. 16 n'est pas atteinte en service ; elle sert à calculer la charge des soupapes. Après avoir augmenté la pression, on a agrandi le diamètre des chaudières; mais on a pas augmenté l'épaisseur du métal, qui varie de 0m,009 à 0m,011, pour le corps cylindrique et de 0m,011 à 0m,012 pour les parois planes des boîtes à feu. En comparant l'épaisseur des chaudières anglaises à celle des chaudières françaises, on trouve que notre épaisseur réglementaire est de 3 à 4 millimètres plus forte que celle adoptée par les constructeurs anglais; il y aurait imprudence à les suivre dans cette augmentation de pression, qui finira un jour par l'explosion des machines en service. Il vaut alors mieux s'en tenir à des pressions de 6 à 7 atmosphères et chercher à améliorer la distribution.

Dans les conditions actuelles d'établissement des chemins de fer, des machines et des véhicules, le grand écartement des roues extrêmes, porté jusqu'à 5 mètres, n'est pas un obstacle direct et absolu au mouvement du train dans les courbes à petit rayon ; ce n'est qu'indirectement qu'il peut avoir une influence nuisible sur la marche et la conservation du matériel ; mais comme alors les conditions de stabilité se trouvent améliorées, il y a lieu de croire, que dans certaines limites la somme des avantages excède celle des inconvénients. Il n'y a donc pas lieu de modifier, quant à présent, les usages reçus pour la conicité et le jeu des boudins dans les écartement des roues de 4 à 5 mètres ; car ce n'est que dans les changements de voie, où le rayon des courbes descend à 250 mètres, que l'insuffisance du jeu et de la conicité peut gêner le mouvement des machines, ce qui du reste est inévitable. C'est même à tort que certains constructeurs se sont crus obligés de supprimer entièrement les boudins des roues du milieu.

La théorie de la conicité des roues, exposée par l'auteur, ne s'applique pas encore d'une manière générale aux chemins de fer tracés avec des courbes nombreuses de 500 mètres et au dessous. Dans ce cas, il serait à examiner s'il ne conviendrait pas de porter cette conicité jusqu'à 1/10, et d'adopter un fort bombement, comme on le fait en Angleterre, afin de faciliter la construction des embranchements à petit trafic.

La pratique ne paraît pas condamner les grands écartements qui augmentent la stabilité des machines, à laquelle les conditions de la marche régulière dans les courbes peuvent être sacrifiées en partie.

Comme il n'y a aucune nécessité de séparer les conditions du matériel de celles de la voie, on a dû examiner la surélévation des rails dans les courbes, sous le rapport de son influence sur l'écartement des essieux ; en établissant des calculs approximatifs à ce sujet, on reconnaît :

1° Que la résistance due aux glissements, lorsqu'il n'y a pas de pression exercée par le rebord des roues sur le bord des rails, n'est qu'une fraction insignifiante de la résistance totale du convoi, et proportionnelle à la longueur des courbes ;

2° Que la résistance due à une petite insuffisance de conicité ou de jeu n'est jamais considérable, soit parce qu'elle n'a lieu que sur un petit nombre de roues, soit parce qu'une pression très-faible suffit pour empêcher ces roues de prendre la position que la conicité tend à leur donner ;

3° Que la surélévation insuffisante du rail extérieur peut être la cause de frottements capables de faire équilibre à une portion considérable de la force motrice, et d'amener la prompte destruction des boudins. Un convoi de 30 wagons de marchandises chargés, marchant à raison de 36 kilomètres, sur une courbe horizontale de 250 mètres de rayon produirait par la force centrifuge seule une résistance de près de 1,000 kilog., égale à la somme des résistances ordinaires en ligne droite. Pour éviter cet effet, il faut relever le rail extérieur de façon que le plan de la voie soit perpendiculaire à la résultante du poids et de la force centrifuge; la quantité de la surélévation se trouve exprimée par une formule très-simple, qui, pour le cas ci-dessus, donne la surélévation = 0m,061. A ce sujet, M. Le Chatelier critique la tendance de prendre une moyenne entre les hauteurs correspondant aux vitesses des différents trains. Au chemin du Nord on adopte toujours la surélévation maxima.

Dans la disposition générale des machines on remarque la préférence donnée par les Anglais aux cylindres intérieurs, qui présentent plus de stabilité que les cylindres extérieurs. Cette stabilité n'est que relative, car par un emploi judicieux des contrepoids, elle sera égale dans les deux cas. Les véritables motifs en faveur des cylindres intérieurs seront toujours la solidité de leur attache au châssis et la facilité d'agencement des bielles d'accouplement. Ces conditions changent pour les machines à voyageurs, à roues indépendantes. L'augmentation du diamètre des roues demande que l'essieu coudé occupe une place plus large; il faut donc que la chaudière et le centre de gravité soient élevés, et que la cheminée soit par conséquent raccourcie. Ces trois inconvénients disparaissent dans les machines à cylindres extérieurs.

M. Le Chatelier n'attache pas une grande valeur à l'abaissement du centre de gravité pendant la marche; il n'aurait, d'après lui, une importance réelle qu'en cas d'accident. Cette dernière raison, à mon avis, serait déjà suffisante ; car on n'est jamais conduit trop loin dans ses préoccupations pour la vie des voyageurs. Les machines Crampton, par l'écartement des supports extrêmes et par l'abaissement du centre de gravité, démontrent qu'elles restent debout sur la voie, ou même sur les talus, et fournissent la course nécessaire à l'amortissement du choc dans les accidents où d'autres machines seraient renversées.

Ce paragraphe est terminé par l'exposé des calculs à faire, pour apprécier la résistance du train remorqué, de la machine et de son tender, considérés comme véhicules, et pour trouver, d'après ces résistances à vaincre, les dimensions principales de la machine; le nombre des wagons, leur poids, leur vitesse,

les rampes, le poids de la locomotive et du tender étant donnés. Ces formules sont assez simples et d'une application facile; cependant elles ne constituent pas les éléments nécessaires pour évaluer à *priori* la puissance d'une locomotive; le problème se trouve entamé et l'auteur lui a fait faire un pas immense vers sa solution.

Il ne me reste plus qu'à faire l'énumération de quelques détails importants de la locomotive. Comme *mécanisme de distribution*, toutes les machines anglaises sont pourvues de la coulisse de Stephenson, qui sert aussi bien pour faire varier la détente que pour changer la marche. Quelques modifications ont déjà été apportées à cette coulisse; il serait utile de les étudier en France, ainsi que la pression exercée sur les tiroirs ordinaires et qui entraîne une déperdition notable du travail utile et une prompte usure du mécanisme de distribution.

Toutes les *roues fabriquées en Angleterre* pour les machines et les tenders sont en fer forgé, dans lequel le moyeu forme une seule pièce avec les rais et le faux-cercle. Les bandages sont faits avec du fer de choix; sur toutes les lignes il n'existe qu'une seule exception, c'est sur celle du Great Western, où on a adopté des bandages en fer avec mise d'acier sur la surface de roulement.

Le système américain de suspension au moyen de balancier et de ressort est en usage en Angleterre, de même que la suspension au moyen d'un ressort appuyé sur les boîtes à graisse. L'avantage de la suspension, qui permet la répartition égale des poids, est plus théorique que réel dans les grandes vitesses, par suite de l'inertie de la machine et du manque d'instantanéité des ressorts.

Les machines-tenders sont assez répandues en Angleterre pour les trains légers et pour les petits parcours.

§ 2. *Wagons.* — Sous différents rapports, les voitures anglaises restent au-dessous des voitures françaises et allemandes; elles sont en général mal tenues et incommodes; cela tient à ce que, dans l'origine, elles ont été construites par les mécaniciens, tandis qu'en France elles l'ont été par les carrossiers. Cependant les véhicules anglais se font remarquer par leur stabilité et par la douceur de leur mouvement, ce qui résulte de la rapidité donnée aux ressorts de traction et de choc, et au grand écartement des essieux.

Les voitures à voyageurs sont en général à quatre roues; celles qui avaient six roues ont été transformées en voitures à quatre roues, par la suppression de l'essieu du milieu. Les voitures à quatre roues sont plus stables et plus sûres depuis qu'on fabrique des essieux forts et de bonne qualité. Quant aux voitures à huit roues, dont un spécimen a été envoyé à l'Exposition, l'expérience ne leur a pas été favorable, par suite de la résistance qu'elles offrent dans les courbes et de la difficulté des manœuvres dans les gares. Elles présentent de nombreux inconvénients à côté de nombreux avantages, dont la comparaison seule peut trancher la question.

*Les wagons à marchandises ouvert*s sont remplacés par des wagons fermés; ils ne présentent pas de particularités dignes, à mon avis, d'être imitées en France, pas plus que les wagons à bestiaux et à houille. Les détails donnés à ce sujet par M. Le Chatelier sont évidemment très-curieux, mais ne donnent pas lieu à une application pratique.

Les détails de construction des wagons anglais, qui méritent de fixer l'attention sont: la rigidité des châssis des wagons à marchandises, qui est obtenue par l'emploi de ferrures très-fortes; elle est du reste nécessitée par le passage très-fréquent de ces véhicules sur un grand nombre de lignes; — l'usage généralement répandu des ressorts de choc et de traction de ces wagons; — l'emploi de plaques de garde en fer forgé, qui doivent être plus légères et plus fortes que les plaques en tôle, ce qui peut être révoqué en doute; — les différentes espèces de roues; — l'augmentation des dimensions des fusées d'essieux.

Il résulte d'une sorte d'enquête que l'auteur a faite au sujet de ces dernières dimensions, que la moyenne des cotes des fusées est:

	Diamètre. m.	Longueur. m.
Voyageurs	0,078	0,182
Marchandises	0,080	0,154

Pour le chemin du Nord, ces dimensions sont:

Houille et grande vitesse	0,080	0,170

Il n'y a pas de différence notable avec les cotes anglaises; en construisant les fusées de cette façon, et en appliquant une couche de peinture blanche sur les boîtes à graisse perfectionnées, on empêchera ces dernières de chauffer, ce qui est le dernier résultat auquel il faut arriver.

Le système des freins semble mieux établi en Angleterre qu'en France. Les freins anglais sont placés sur des wagons spéciaux qui portent les conducteurs et quelques bagages; ils sont lestés jusqu'au minimum de 7 tonnes. Quant aux freins-sabots, je crois comme M. Le Chatelier, qu'il y aurait utilité à faire des essais en France comme cela a lieu depuis quelque temps en Angleterre; d'autant plus que le frein-sabot, chargé par la roue, a un grand avantage sur le frein-Laignel, qui prend son point d'appui sur le châssis, et sur lequel ne pèsent pas la roue et son essieu.

§ 3. *Ateliers et remises de machines.* — La question des ateliers ne peut pas être envisagée sous un point de vue général: elle est toute locale et dépend du service particulier de chaque chemin de fer. Aussi M. Le Chatelier a-t-il consigné peu d'observations dans son travail; il rappelle, comme nouveauté, que plusieurs compagnies anglaises construisent elles-mêmes tout leur matériel, ce qui a lieu aussi sur beaucoup de lignes allemandes. Si nos chemins de fer ont souvent des ateliers mieux distribués que les railways d'Angleterre, c'est par la raison que les plans de ces derniers ont servi de modèle en France, et y ont été corrigés et améliorés.

Quant aux *perfectionnements de l'outillage*, il n'y a pas lieu d'établir des règles principales; il faut se borner à en reproduire les dessins détaillés. On cite parmi les innovations un double crochet placé sur les tours; plusieurs outils pour travailler le bois; un outil portatif pour planer sur place la table des tiroirs, et enfin une machine à découper les manivelles d'essieux coudés, au moyen de fraises très-puissantes.

§ 4. *Les frais de traction* forment l'objet du dernier paragraphe; les éléments en sont extraits des comptes rendus semestriels des compagnies anglaises, et résumés dans un tableau d'ensemble, d'où il résulterait que ces frais sont moins élevés en Angleterre qu'en France; cela provient du bas prix des combustibles et des métaux, ainsi que de la supériorité de certaines pièces et spécialement des bandages.

ÉMILE WITH,
ingénieur civil.

Nouveau générateur pour les machines à vapeur.

Tandis que M. Ericsson, en Amérique, s'occupait de la substitution de l'air chaud à la vapeur, un Français, M. Belleville, ingénieur civil à Nancy, inventait un nouveau générateur qui semble appelé à rendre de bien grands services à l'industrie et à la locomotion.

L'appareil de M. Belleville n'est plus à l'état de théorie; il fonctionne depuis quelque temps déjà à Labriche, près Saint Denis, dans les ateliers de fer creux étiré de M. Gandillot, où M. Belleville a pu trouver les tubes convenables pour établir son appareil.

Plusieurs savants et ingénieurs l'ont visité. Tous ont constaté le succès de cette invention et les immenses avantages qu'elle doit produire, tant sous le rapport de la sécurité, que pour l'économie d'emplacement et de combustible.

Le nouveau générateur consiste en un simple serpentin, qui n'occupe pas le dixième de la place des autres appareils; il est inexplosible, bien que la vaporisation s'y fasse instantanément.

Un officier de marine qui vient de l'examiner, en a porté le jugement suivant:

Lorsqu'on envisage, dans ses applications possibles à la marine impériale, l'invention de M. Belleville, ce qui ressort immédiatement de l'examen de son appareil, c'est 1° la suppression de l'eau dans les chaudières; 2° la suppression du réservoir de vapeur; 3° l'économie de 54 0/0 en moyenne sur le combustible.

Examinons rapidement ces trois résultats et fixons les idées par des chiffres.

Je trouve dans le tableau général des dimensions des appareils à vapeur marins, pour une frégate à vapeur de 650 chevaux:

Volume de l'eau contenue dans les chaudières, 63 mètres cubes 701 (en prenant pour base de l'évaluation le chiffre relativement faible de 98 litres par cheval):

Capacité du réservoir de vapeur, 95 mètres cubes 550 (à 147 décimètres cubes par cheval).

Dans ce cas, il résulterait donc, de l'emploi du générateur de M. Belleville, une économie

de place de 159 mètres cubes 251, et une suppression de 63 tonneaux en poids.

La consommation de charbon d'une pareille frégate à vapeur étant de 7 tonneaux par jour environ (en prenant pour base de l'évaluation le chiffre modéré de 4 kilog. 500 par cheval et par heure), son approvisionnement pour douze jours est de 432 tonneaux ; l'économie de 50 0/0 sur le combustible rend donc libre un poids de 416 tonneaux qui, ajoutés aux 63 tonneaux résultant de la suppression de l'eau dans les chaudières, donnent un poids disponible de 479 tonneaux, ou autrement la faculté d'approvisionner le bâtiment en charbon pour quatorze jours de plus, soit vingt-six jours au lieu de douze.

Pour apprécier l'étendue de ces résultats, il faut savoir jusqu'à quel point l'augmentation de place et de diminution de poids sont des choses précieuses à bord, en tout temps, et sont devenues maintenant, dans les bâtiments mixtes et auxiliaires, des nécessités si impérieuses que, pour les obtenir, on va jusqu'à prendre sur l'approvisionnement de vivres et d'eau destiné aux équipages.

Ce ne sont là cependant que les avantages du système qui frappent par leur évidence même et font tout d'abord une vive impression sur les personnes familiarisées avec les applications de la vapeur à la navigation. Il en est d'autres que je ne place qu'en seconde ligne, mais qui n'en ont pas moins une grande importance.

Et tout d'abord, la promptitude de chauffe, qui est surprenante dans l'appareil de M. Belleville.

Lorsque le signal de l'amiral qui commande des forces navales a ordonné aux bâtiments à vapeur d'allumer leurs feux, soit pour prendre la remorque des vaisseaux, soit pour porter promptement secours à un bâtiment en danger, tous les marins gémissent de voir une fumée noire et épaisse sortir de leurs cheminées pendant une heure trois quarts, et même deux heures, avant que la vapeur, s'élançant enfin par le tuyau de décharge, vienne montrer au commandant en chef que les bâtiments sont prêts à exécuter ses ordres.

En temps de guerre, une de nos escadres se voit signaler une armée ennemie ; selon toutes probabilités, cette escadre sera composée en forte proportion de bâtiments à machine auxiliaire, c'est-à-dire de bâtiments qui réservent précieusement leur faible approvisionnement de combustible pour les cas très-graves, et surtout pour le combat. Ils allumeront donc immédiatement leurs feux ; mais l'armée ennemie sera à portée de canon avant que la lenteur de la chauffe actuelle leur ait permis d'obtenir la pression qui leur est nécessaire pour coopérer, soit à la rectification de l'ordre de bataille, soit aux évolutions commandées par les circonstances.

Au moyen du générateur de M. Belleville, la pression s'obtient aisément en un quart d'heure et même dix minutes.

Il donne en outre la possibilité d'élever instantanément la pression de la vapeur de plusieurs atmosphères et d'augmenter par conséquent, la puissance de la machine d'une quantité considérable, et cela sans qu'on soit obligé de pousser les feux d'une manière active, soutenue, mais toujours lente dans ses effets, comme il arrive actuellement lorsqu'on veut obtenir une augmentation de pression, très-bornée d'ailleurs. Cette faculté est surtout précieuse dans la marine de guerre, où les machines n'ont souvent de très fortes proportions qu'en vue de satisfaire à des conditions de puissance tout à fait accidentelles, et de vaincre des résistances rares et anormales.

Outre ces avantages considérables, l'appareil Belleville en a d'autres qui ont aussi leur importance, comme :

L'impossibilité des explosions, démontrée par la nature même de l'appareil, et le mode de formation de la vapeur ;

La violence de la circulation dans le serpentin qui empêche en partie la formation des dépôts et constitue un moyen simple et efficace de nettoyage complet ;

La suppression des extractions qui compliquent le mécanisme et consomment en pure perte la quantité de calorique qui sert à chauffer près du tiers de la masse d'eau totale contenue dans les chaudières ; tiers qu'on est obligé d'extraire pour éviter la formation des dépôts ;

L'économie de métal, de main-d'œuvre, de poids etc., qui résulte de la suppression des tubes, plaques, boîtes à fumée, lames d'eau, réservoirs de vapeurs, etc. ;

La possibilité d'établir le générateur dans des espaces de configuration quelconque ; de lui donner des formes assez plates pour qu'en aucun cas, à bord d'aucun bâtiment, il ne s'élève au-dessus du plan de flottaison et soit toujours, par conséquent, à l'abri du boulet, etc., etc.

Ce qui est dit ici pour la marine de guerre, s'applique à peu près en entier à la marine du commerce ; ce que l'une gagne en puissance militaire, l'autre le gagne en puissance commerciale. L'économie de combustible qui résulte de l'emploi de l'appareil Belleville permet, en effet, aux navires du commerce de doubler la longueur des traversées, ou d'augmenter la quantité des marchandises qu'ils peuvent transporter ; les petites dimensions du générateur leur restituent, en outre, un espace auparavant perdu, etc.

L'invention de M. Belleville n'est donc pas seulement un procédé utile à l'industrie, un progrès sérieux dont l'avenir est considérable ; c'est un grand pas que vient de faire la vapeur, c'est un véritable service rendu au pays, car elle constitue un élément de prospérité pour sa marine marchande et un élément de puissance pour sa marine militaire.

(*Moniteur.*)

Machine à air.

Une communication a été faite à l'Institut par M. Andraud à l'occasion de la machine à air de M. Ericcson. Voici en quels termes le secrétaire de l'Institut rend compte de cette communication :

M. Andraud rappelle, à ce sujet, certains faits qu'il a eu occasion d'observer dans le cours de longues expériences qu'il a faites depuis quatorze ans sur le ressort de l'air chaud ou froid employé comme force motrice, et qui lui semble de nature, s'ils étaient soigneusement étudiés et suffisamment connus, à donner une face nouvelle au problème si largement posé par M. Ericcson.

On se rappelle qu'en 1844, après plusieurs années d'essais préparatoires, M. A. fit fonctionner, sur le chemin de fer de la rive gauche, une locomotive à air en présence d'une commission nommée par le gouvernement. C'est dans cette circonstance que M. A. eut l'occasion d'observer les faits qu'il signale aujourd'hui. — La locomotive agissait sous l'action de l'air comprimé d'abord dans une chaudière, puis dilaté par la chaleur. Le mode de dilatation qu'il employait avait quelque analogie avec ce qui se fait aujourd'hui sur le navire Ericcson ; seulement, il agissait à haute pression, et, au lieu de tissus métalliques, le générateur se composait d'un serpentin plongé dans un foyer spécial ; l'air, en passant à travers ce canal héliçoïde, se dilatait dans une certaine mesure ; puis, arrivé dans les cylindres moteurs, subissait une dilatation nouvelle, parce que les culasses rentrantes de ces cylindres étaient munies de blocs de fonte chauffés à blanc.

Sans entrer dans le détail de ces expériences, M. A. dit en passant que la dilatation ainsi pratiquée faisait plus que tripler la puissance de l'air condensé ; d'où il concluait que, pour arriver à une solution pratique du problème, on pourrait supprimer la compression préalable et obtenir, chemin faisant, la condensation de l'air, en empruntant pour produire ce travail une partie de la force expansive du calorique ; mais il aurait fallu, pour cela, changer le mécanisme, parce que, devant agir à plus basse pression, les cylindres auraient dû être beaucoup plus grands. Cette considération empêcha M. C. d'entrer dans cette voie d'expériences. Mais, pendant le cours des essais qu'il fit avec sa locomotive, il eut plusieurs fois l'occasion de remarquer un fait inattendu qu'il rapporte ainsi :

« Avant de faire marcher en public la locomotive à air dont je viens de parler, je l'avais, à plusieurs reprises, fait fonctionner sur place dans l'intérieur de l'atelier, pour m'assurer du jeu du mécanisme. Lorsque le réservoir était bien approvisionné d'air condensé, on allumait le foyer du dilateur, et on garnissait les cylindres de leurs blocs chauffés à blanc ; cela fait, il suffisait d'ouvrir un robinet du réservoir pour que la machine se mît en marche, et fît tourner les deux roues motrices suspendues. Or, il est arrivé plusieurs fois (et c'est là le fait singulier que je veux signaler), que pendant qu'on chauffait l'appareil, et avant que le robinet à air fût ouvert, la machine partait spontanément et imprimait aux deux roues motrices une vitesse effrayante. Le phénomène durait de 30 à 40 secondes, puis cessait, sans que l'on pût s'expliquer ni comment il se produisait, ni pourquoi il s'interrompait. Vingt fois j'ai cherché à le faire naître sans y réussir. Je n'ai jamais douté que l'électricité, produite soudainement à travers l'air chauffé à un certain degré dans l'intérieur du dilateur ou des cylindres, ne fût la cause du phénomène mécanique. Déjà, trois ans auparavant, le même fait de mouvement spontané et violent s'était manifesté deux ou trois fois sur un petit char à air chaud, que je faisais marcher sur des rails, dans l'ancienne fonderie de Chaillot. Je me rappelle que, dans cette première circonstance, le phénomène avait lieu dans une condition toute singulière : des deux cylindres moteurs qui agissaient isolément sur les roues de traction, indépendantes l'une de l'autre, l'un était composé entièrement de bronze, et l'autre, par cas fortuit, de fer fondu et de bronze. Eh bien, j'ai remarqué que le phénomène se produisait toujours dans ce dernier, et jamais dans le cylindre composé d'un seul métal ; d'où je concluais qu'une condition essentielle de l'accident mécanique dont il s'agit était que le cylindre fût composé de deux métaux ; et, en effet, les deux cylindres de la locomotive où le mouvement spontané s'était reproduit en dernier lieu, étaient composés de fonte de fer, tandis que leurs culasses et leurs pistons étaient en bronze. C'est l'analogie frappante de ce fait avec l'observation faite dans le temps sur le contact fortuit des deux métaux auxquels Galvani dut sa grande découverte, qui m'a donné à penser que l'électricité jouait là aussi un rôle capital. Plus j'y ai pensé depuis, plus j'ai été convaincu que, dans les deux circonstances que je viens de rappeler, j'ai été témoin du travail mécanique de l'électricité mise en jeu par la chaleur.

« En admettant cette vue comme fondée, il resterait encore, dit plus loin M. A., à résoudre la partie la plus importante du problème. Ce serait, en effet, une conquête scientifique et industrielle du premier ordre, si l'on pouvait reproduire à volonté cette force motrice nouvelle et lui donner une action continue ; alors deux cylindres moteurs ordinaires, chauffés modérément et alimentés successivement d'une très-petite quantité d'air sec ou humide peut-être, suffiraient pour engendrer une force énorme, que j'estime, par les exemples fugitifs qui me sont passés sous les yeux, être égale à 10 ou 12 atmosphères, et cela avec une dépense de calorique insignifiante. On aurait alors des machines *électro-caloriques*, qui laisseraient bien loin derrière elles les machines à vapeur les plus parfaites, et réaliseraient, sous des volumes très-peu considérables, les merveilles qu'on attribue, à tort ou à raison, aux appareils de M. Ericcson. »

ACTES OFFICIELS.

Corps législatif.

COMPTE RENDU

De la séance du lundi 14 mars.

PRÉSIDENCE DE M. BILLAULT.

L'ordre du jour appelle la délibération sur trois projets de loi tendant au rachat des droits attribués aux Compagnies du canal du Rhône au Rhin, du canal de Bourgogne et des Quatre-Canaux, par les lois des 5 août 1821 et 14 août 1829, et représentés par des actions de jouissance émises par ces Compagnies.

MM. de Parieu, chef de section au conseil d'Etat, Boinvilliers et Vuitry, conseillers d'Etat, siégent au banc des commissaires du gouvernement.

La délibération porte d'abord sur le projet concernant le canal du Rhône au Rhin.

M. GUYARD-DELALAIN a la parole. Il commence par déclarer qu'il votera pour le projet de loi. Quoique personne ne paraisse avoir l'intention de combattre le projet, et que la question soit, en réalité, très-simple, l'orateur pense qu'il est bon cependant que l'adoption soit motivée.

Retraçant l'historique de la question, l'honorable membre indique les raisons qui, sous la Restauration, déterminèrent l'adoption des lois de 1821 et de 1822. On s'adressa à des Compagnies qui prêtèrent 126 millions de francs. Les conditions auxquelles ce prêt eut lieu étaient très-avantageuses pour les Compagnies : les tarifs devaient être délibérés avec elles, ne pouvaient être modifiés sans leur concours. Des actions de jouissance furent créées par ces Compagnies. En 1833, les inconvénients de ce régime apparurent dans toute leur gravité, et il fut constaté que, pour environ 200 millions de dépenses, un revenu de 86,000 fr. seulement était obtenu. En 1844, le gouvernement rendit une ordonnance par laquelle il déclara abaisser, de sa propre autorité, les tarifs. En 1845, une loi consacra le principe de l'expropriation pour cause d'utilité publique des actions de jouissance, et ordonna que le prix de rachat serait déterminé par un tribunal arbitral, en fixant la composition de ce tribunal d'une manière qui offrait les plus complètes garanties. La loi de 1845 ne reçut pas d'exécution. En 1850, un projet de loi fut présenté dans l'intention de substituer au rachat l'affermage, système dont on eut bientôt reconnu les dangers ; mais ce projet de loi n'arriva pas à discussion.

En 1852, le Prince-Président, dans la plénitude de l'exercice du pouvoir législatif, rendit un décret qui, par application de la loi de 1845, ordonna que les actions de jouissance seraient rachetées. Plus tard, le tribunal arbitral fut constitué. Les Compagnies se firent représenter devant ce tribunal, après avoir concouru à sa formation même, ce qui impliquait de leur part exécution volontaire de la loi. Le tribunal arbitral détermina les indemnités à allouer.

Dans cet état de choses, l'orateur pense que le projet ne peut rencontrer dans la Chambre aucune opposition ; il désire seulement qu'il soit bien compris au dehors que la Chambre n'a pas eu à examiner au fond la question tranchée définitivement par la sentence arbitrale. Le Corps législatif n'est saisi que d'une demande de crédit ; la dépense lui paraît pleinement justifiée, et il doit la voter. Quant aux Compagnies, l'orateur répète qu'elles ont été traitées aussi favorablement que possible. Dans quelques années, elles auront reçu l'intégralité de leur rapport, plus les intérêts de leurs fonds et une prime ; de plus encore, le tribunal arbitral leur a accordé une part dans les bénéfices. Elles n'ont donc aucun droit de se plaindre.

Les articles du projet de loi, tels qu'ils ont été modifiés de concert par la commission et le conseil d'Etat, sont mis aux voix et adoptés en ces termes :

« Art. 1er. Une somme de 7,180,742 fr. 80 c., valeur au 1er juin 1852, est affectée au rachat des droits attribués à la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, par la loi du 5 août 1821, représentés par les actions de jouissance dont le prix a été fixé, le 4 juin 1852, par la commission spéciale instituée en exécution du décret du 21 janvier de la même année.

» Art. 2. Un titre donnant droit à trente annuités, chacune de la somme de 432,612 fr., sera délivré à cet effet à la Compagnie, en remplacement des droits attribués aux actions de jouissance émises par elle, et dont les titres seront alors annulés de plein droit.

» Art. 3. Sont abrogés les art. 7, 8 et 10 du cahier des charges annexé à la loi du 5 août 1821.

» Art. 4. Il est ouvert au ministère des finances un crédit de 432,612 fr., sur l'exercice 1853, pour le paiement de la première annuité, qui écherra le 1er juin de ladite année. »

L'ensemble du projet de loi est adopté au scrutin, à la majorité de 225 suffrages contre 1, par 226 votants.

Le Corps législatif adopte, avec les modifications concertées entre la commission et le conseil d'Etat, les articles du projet concernant le canal de Bourgogne, qui fixe à 6 millions de francs la somme affectée au rachat et à 340,980 francs le chiffre de chaque annuité.

L'ensemble du projet de loi est adopté au scrutin, à l'unanimité de 227 votants.

Télégraphie électrique.

Décret impérial portant ratification et promulgation de la convention provisoire pour la correspondance télégraphique entre la France et la Suisse.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Ayant vu et examiné la convention provisoire destinée, en attendant une convention définitive, à régler la correspondance télégraphique entre la France et la Suisse, et signée à Berne, le 23 décembre dernier, par les commissaires délégués des deux gouvernements,

Convention provisoire dont la teneur suit :

Les administrations télégraphiques de France et de Suisse ayant désiré, en attendant une convention définitive, donner à la correspondance télégraphique entre les deux pays toutes les facilités compatibles avec les dispositions législatives de chacun d'eux, les soussignés, dénommés au bas de la présente convention, agissant au nom des deux gouvernements, ont arrêté la convention suivante, sous la réserve expresse de la ratification par leurs gouvernements respectifs :

Art. 1er. Afin de relier les réseaux télégraphiques des Etats contractants, des lignes télégraphiques seront établies entre Mulhouse et Bâle, et entre Mâcon et Genève. Si le développement du service fait sentir le besoin d'une ligne entre Besançon et la Chaux-de-Fonds, les deux gouvernements s'engagent à établir cette ligne.

Les frais d'établissement de ces lignes et de leur entretien en bon état seront à la charge des deux administrations sur les territoires respectifs.

Art. 2. Aussi longtemps que les deux Etats n'auront pas adopté un même système de télégraphes, de manière à rendre possible la transmission des dépêches sans les reproduire, il sera établi, dans chaque bureau d'échange, un appareil français.

Art. 3. Comme bureaux d'échange, en ce qui concerne la reproduction, sont désignés les bureaux de Bâle, de Genève, et, éventuellement, de la Chaux-de-Fonds.

Art. 4. Pour le service des dépêches internationales ou de transit, il sera établi dans chacun des bureaux d'échange un poste spécial différent de celui qui fait le service à l'intérieur, composé de deux employés sachant à la fois le français et l'allemand. L'un sera nommé et payé par l'administration française, l'autre sera nommé et payé par l'administration suisse.

Si les exigences du service commun révélaient la nécessité d'un troisième employé, il serait à la charge des deux administrations par moitié, et nommé par l'administration suisse, sauf acceptation par l'administration française.

Art. 5. L'administration de l'Etat dans lequel se trouvent les bureaux d'échange fournira à ses frais le local du bureau, l'éclairage et le chauffage, et se chargera des frais de bureau. L'administration française fournira et entretiendra les appareils et les piles nécessaires au service des bureaux d'échange.

Art. 6. Les employés français à Bâle, à Genève, et éventuellement à la Chaux-de-Fonds, se logeront à leurs frais, et, sous le rapport des impôts ou autres charges publiques ou communales, ils y seront toujours considérés comme étrangers placés sous la protection du pays de leur résidence. Ils seront tenus de se soumettre aux règlements arrêtés par l'administration dudit pays pour le service du bureau. Néanmoins chaque employé ne pourra être puni que par l'intermédiaire de sa propre administration, laquelle pourra, d'ailleurs, en tout temps, faire contrôler son service dans le bureau, et s'assurer également du parfait entretien de l'appareil destiné à la correspondance télégraphique de celui-ci.

Art. 7. L'administration suisse aura la faculté de faire percevoir, soit en Suisse, soit en tout autre pays, les taxes françaises et étrangères pour le trajet sur territoire français et étranger de toutes les dépêches télégraphiques passant de Suisse en France.

Par réciprocité, l'administration française aura la faculté de percevoir les taxes suisses et les taxes adoptées dans les pays avec lesquels l'administration suisse sera en relation télégraphique, pour le trajet sur le territoire étranger de toutes les dépêches télégraphiques passant de France en Suisse.

Les dépêches ne seront reçues, de part et d'autre, qu'affranchies au bureau d'origine.

Les dépêches d'Etat seront acceptées et transmises sans paiement préalable ; leur taxe sera calculée d'après les tarifs pour la correspon-

dance du public, et le compte en sera communiqué chaque trimestre.

Art. 8. Les taxes pour la correspondance internationale entre la France et la Suisse seront calculées, pour chacun des Etats contractants, d'après la distance en ligne directe du bureau d'origine jusqu'au point où la ligne télégraphique franchit la frontière, et, depuis ce point jusqu'au bureau de destination, en adoptant le tarif austro-germanique pour la taxe des dépêches de vingt mots, et pour celle de plus de vingt mots, la gradation de taxe établie par les règlements français actuellement en vigueur, de telle sorte que, pour chaque dizaine de mots, la taxe sera augmentée d'un quart de la taxe fixée pour les vingt mots.

Les dépêches provenant d'un bureau dont la distance, jusqu'au point où la ligne franchit la frontière, n'excède pas soixante-quinze kilomètres en ligne directe, et destinées à un bureau du territoire étranger qui n'est pas éloigné de plus de soixante-quinze kilomètres en ligne directe de ce même point de la frontière, ne paieront que la moitié des taxes télégraphiques.

Art. 9. Les dépêches qui, venant de l'étranger, passent dans l'un ou l'autre des deux Etats, ou transitent par leur territoire, seront soumises aux taxes du tarif stipulé dans la convention entre la France, la Belgique et la Prusse, du 4 octobre 1851. Mais il est entendu que les distances seront comptées en France en ligne directe, à partir du point où la ligne télégraphique coupe la frontière.

Les deux Etats contractants expédieront, à charge des mêmes taxes qui sont fixées pour leurs nationaux, toutes les dépêches qui leur seront remises pour les pays étrangers avec lesquels ils sont en communication télégraphique ou qui viendraient de ces pays.

Art. 10. Dans ces taxes est comprise la transmission immédiate de la dépêche au domicile du destinataire, s'il se trouve dans la même ville que le bureau des télégraphes d'arrivée.

Art. 11. Les bureaux télégraphiques seront autorisés à recevoir des dépêches pour des localités situées en dehors des lignes télégraphiques. Ces dépêches seront transmises aux destinataires, soit par la poste au moyen de lettres recommandées, soit par exprès, si l'expéditeur en fait la demande.

Dans ces deux cas, il sera ajouté à la taxe le port d'une lettre recommandée, ou les frais de l'exprès ou de l'estafette, frais que les administrations se communiquent réciproquement d'avance; l'indication donnée par l'expéditeur pour le mode de transmission au delà des lignes télégraphiques n'entrera pas dans le compte des mots.

Art. 12. Les règles suivantes seront observées pour appliquer la taxe au nombre des mots : les mots réunis par un trait d'union ou séparés par une apostrophe, compteront pour le nombre de mots qu'ils contiennent; mais le maximum de longueur d'un mot sera fixé à sept syllabes; l'excédant sera compté pour un mot. Les traits d'union, les apostrophes, les signes de ponctuation, les alinéa ne sont pas comptés, mais les autres signes le seront pour le nombre de mots qui auront été employés pour les exprimer.

Tout nombre, jusqu'au maximum de cinq chiffres inclusivement, sera compté pour un mot; les nombres de plus de cinq chiffres représenteront autant de mots qu'ils contiendront de fois cinq chiffres, plus un mot pour l'excédant. Les virgules, les barres de division seront comptées pour un chiffre. Les adresses et la date seront comptées dans l'évaluation des mots composant la dépêche. La date pourra être indiquée par le jour de la semaine. Le nom du signataire ne comptera que pour un mot, mais les titres, prénoms et qualifications seront comptés pour le nombre de mots employés à les exprimer.

Tous les mots ou signes que l'administration ajoutera à une dépêche, dans l'intérêt du service, ne seront pas comptés.

Art. 13. La longueur d'une dépêche est fixée à cent mots : au-delà de cent mots, la taxe de un à vingt mots recommencera à être appliquée.

La transmission des dépêches dont le texte dépassera cent mots pourra être retardée pour céder la priorité à des dépêches plus brèves, quoique inscrites postérieurement.

Un même expéditeur ne pourra faire passer plusieurs dépêches consécutives que dans le cas où le service de l'appareil ne serait pas réclamé par d'autres personnes.

Art. 14. Tout expéditeur qui exigera du bureau de destination l'accusé de réception d'une dépêche paiera pour le recevoir le quart de la somme qu'aurait coûté la transmission d'une dépêche de vingt mots. Il paiera la moitié de la somme qu'aura coûté la transmission de la dépêche, s'il demande qu'elle lui soit envoyée tout entière pour être collationnée.

Le destinataire pourra aussi demander que la dépêche remise puisse être collationnée; mais il devra payer une seconde fois la taxe entière.

Art. 15. La réponse pourra être payée d'avance par l'expéditeur qui la demandera.

Art. 16. Les dépêches qui devront être communiquées ou déposées à des stations intermédiaires seront considérées comme autant de dépêches séparées envoyées à chaque lieu de destination.

Art. 17. Il sera payé, pour les dépêches dont il devra être délivré plusieurs copies dans un lieu de station, un supplément de un franc pour chaque exemplaire à remettre en sus de la dépêche primitive.

Art. 18. Les dépêches présentées pendant la nuit, mais qui, par suite d'obstacles imprévus, n'arriveront à leur destination que dans la matinée, ne donneront point lieu à la restitution de la taxe supplémentaire perçue.

Art. 19. Il ne sera fait aucune restitution à l'expéditeur en cas de retards accidentels dans la transmission des dépêches.

Cette restitution aura lieu dans le cas où la dépêche ne serait pas parvenue à destination par la faute du service télégraphique, ou bien s'il est constaté qu'elle y est arrivée dénaturée au point de ne pouvoir remplir son but, ou bien si, quoiqu'il y eût interruption dans les lignes, elle arrivait plus tard que si elle avait été transmise par la poste.

Les frais de restitution seront supportés par l'administration sur le territoire de laquelle la négligence ou l'erreur aura été commise.

Art. 20. Dans les rapports internationaux, il n'y aura de franchise de taxe que pour les dépêches relatives au service des télégraphes.

Art. 21. Les dépêches internationales devront être écrites à l'encre, sans ratures ni abréviations, avec clarté et en langue française. Les dépêches d'Etat, seules, peuvent être écrites en chiffres, c'est-à-dire dans un alphabet convenu entre les correspondants, et qui, du reste, ne pourra être formé que par les lettres ou les chiffres en usage dans les bureaux télégraphiques.

Art. 22. Les dépêches qui arriveront de l'étranger aux bureaux de la France ou de la Suisse, dans une langue étrangère, seront traduites, sans frais, au bureau d'échange. Toutefois, elles seront portées en compte à l'administration, d'après le nombre de mots comptés au bureau d'origine.

Art. 23. Les dépêches seront classées dans l'ordre suivant :

1° Dépêches d'Etat, c'est-à-dire celles qui émanent du chef de l'Etat, des ministres et des chefs des missions diplomatiques accréditées auprès de l'un des deux gouvernements.

Les dépêches diplomatiques des puissances étrangères à la présente convention, seront considérées et traitées comme celles des particuliers.

2° Dépêches de service exclusivement consacrées au service des télégraphes internationaux.

3° Enfin, dépêches des particuliers.

La transmission des dépêches aura lieu dans l'ordre de leur remise par les consignataires ou de leur arrivée aux stations de destination, en observant les règles de priorité ci-après :

1° Dépêches d'Etat.
2° Dépêches de service.
3° Dépêches des particuliers.

Art. 24. Lorsqu'une interruption dans les communications sera signalée après l'acceptation d'une dépêche, le bureau à partir duquel la transmission sera devenue impossible mettra à la poste une copie de la dépêche, sous chargement d'office, et en la transmettra par le plus prochain départ. Il l'adressera, suivant les circonstances, soit au bureau le plus rapproché, en mesure de lui faire continuer la voie télégraphique, soit au bureau de destination, soit directement au destinataire.

Aussitôt que la communication sera rétablie, la dépêche sera transmise de nouveau, au moyen du télégraphe, par le bureau qui en aura fait l'envoi par la poste.

Art. 25. Les bureaux télégraphiques principaux seront ouverts tous les jours, y compris les dimanches et fêtes : du 1er avril à la fin de septembre, de sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir; et du 1er octobre à la fin de mars, depuis huit heures du matin jusqu'à neuf heures du soir.

Le travail hors des heures ci-dessus indiquées sera censé travail de nuit et taxé comme tel. Cependant, la dépêche dont la transmission se trouvera commencée le jour, devra nécessairement être achevée entre les deux bureaux qui l'ont engagée, sans avoir à supporter la surtaxe de nuit.

Les dépêches à expédier en dehors de ces heures devront être annoncées au bureau de départ avant neuf heures du soir, en acquittant le montant de l'expédition nocturne. Dans ce cas, le bureau de départ avisera de même les autres stations de l'arrivée ultérieure d'une dépêche. Les dépêches expédiées de nuit seront soumises à une taxe télégraphique double.

Art. 26. Les deux administrations n'assument aucune responsabilité, ni envers l'expéditeur, ni envers le destinataire, pour la transmission exacte des dépêches ou des traductions; mais elles prendront des mesures réglementaires pour que les expéditions soient faites avec fidélité et régularité.

Art. 27. Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer le secret de la correspondance télégraphique.

Art. 28. Le compte réciproque des recettes sera clos à la fin de chaque trimestre, et la balance en sera soldée au gouvernement créancier.

La justification de la comptabilité et les paiements à effectuer seront faits, autant que

possible, dans les formes réglées par la convention postale entre les deux pays.

Art. 29. Dans la comptabilité entre les deux Etats, la base de réduction sera la suivante:

Francs 2,50. = 1 flor. de conv. = 1 fl. r. 12 kr. d'empire. = Thaler 0,20 Silbergros. = 3 lire austriache.

Art. 30. Il est entendu que la présente convention n'apportera aucun obstacle à l'exercice des droits que chaque gouvernement tire des dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur son territoire, et notamment à la faculté de suspendre la correspondance télégraphique en général ou dans des cas spéciaux.

Art. 31. La présente convention sera annulée de plein droit par la mise à exécution de la convention définitive à intervenir. Dans tous les cas, elle pourra être dénoncée par l'une ou par l'autre des deux administrations contractantes pour cesser ses effets un mois après l'avis officiel qui en sera donné.

Art. 32. Pour ne pas priver plus longtemps le public des avantages qui lui sont assurés par les communications qu'il s'agit d'établir, la transmission des dépêches entre les deux pays commencera aussitôt que la jonction de la ligne sera effectuée. Mais, jusqu'à la ratification, les taxes françaises pour le parcours sur le territoire français seront provisoirement établies et perçues suivant les lois et règlements actuellement en vigueur en France. Les taxes suisses, pour le parcours sur le territoire fédéral, seront établies et perçues d'après la base fixée dans la présente convention.

Les dispositions de cette convention, relatives à l'entretien du bureau mixte, à l'affranchissement dans le bureau d'origine, au remboursement des taxes établies sur le territoire étranger aux deux Etats recevront de même une exécution provisoire du jour où commencera la transmission des dépêches télégraphiques; le tout sans préjudice de la sanction réservée aux autorités respectives.

Ainsi fait en triple.

Berne, le 23 décembre 1852.

Pour la France :

Signé comte de Salignac-Fénélon

Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur des Français.

Signé Alphonse Foy.

Administrateur en chef des lignes télégraphiques françaises.

Pour la Confédération suisse :

Signé Naeff,

Conseiller fédéral, chef du département des postes et des travaux publics.

Nous, ayant agréable ladite convention provisoire en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire conclue à Berne, le 23 décembre dernier, pour régler la transmission des dépêches télégraphiques entre la France et la Suisse, est ratifiée, et recevra sa pleine et entière exécution.

Art. 2. Nos ministres secrétaires d'Etat au département des affaires étrangères, et de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 7 février 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'État des affaires étrangères,

Drouyn-de-Lhuys.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'Etat au département de la justice,

Abbatucci.

Travaux des chemins de la Méditerranée.

L'expropriation des terrains situés au midi d'Avignon, nécessaires à l'établissement du chemin de fer, se poursuit sans relâche. Les travaux d'art sont entrepris sur plusieurs points à la fois. Au quartier Saint-Jean, on creuse les fondations de deux ponts : l'un pour le passage des eaux du canal de la Durançole, et l'autre pour le chemin qui conduit au Pont-des-Deux-Eaux.

Le nouveau chemin de Courtine est tracé dans les terres, à partir de l'Oratoire, près du cimetière des israélites, jusqu'au passage à niveau de la gare du chemin de fer, derrière la campagne de Farel. Sur son prolongement on construit un pont pour la voie charretière. Les ponts et aqueducs établis au quartier Saint-Véran, et destinés à recevoir les remblais qui seront transportés du Pontet, sont à peu près terminés.

Tout porte à croire que les travaux seront poussés avec vigueur dans le courant de cette campagne, qui s'ouvre avec un temps magnifique.

Travaux du chemin du Centre.

Les travaux concernant la gare du chemin de fer à Moulins se poursuivent avec beaucoup d'activité et embrassent une grande étendue de terrain. Pendant qu'un nombre considérable d'ouvriers sont occupés aux terrassements, d'autres ouvriers taillent la pierre destinée aux constructions et d'autres préparent le bois des charpentes. Bientôt on verra s'élever les immenses bâtiments que la Compagnie du Centre va faire construire sur ce point. Bientôt également commenceront les travaux pour ouvrir une voie destinée à relier l'embarcadère au centre de la ville. Tout fait présumer, comme on l'a déjà dit, que l'ouverture du chemin de fer pourra se faire au mois de mai ou en juin pour le plus tard.

Accidents de la navigation.

Un sinistre qui aurait pu être des plus graves est arrivé sur la Saône à un convoi de bateaux remorqués, de Chalon à Lyon, par le vapeur *le Tournant*, appartenant à M. Trayvou, de Gray.

L'événement a eu lieu le 5 de ce mois, à onze heures du soir, à 6 kilomètres de Chalon.

Le convoi se composait de huit bateaux. Le premier, *la Barque*, ayant touché le sable, les trois qui suivaient ont donné les uns dans les autres, et ont sombré immédiatement. Deux étaient chargés de vins, et le troisième de houille. Les cordes ayant cassé, les quatre autres bateaux ont suivi le courant, et on a pu les sauver.

La Barque, chargée de marchandises diverses, telles que savon, café, sucre, huile et autres articles d'épicerie, a malheureusement coulé dans un endroit où les eaux étaient d'une telle hauteur, qu'elle s'est trouvée couverte de cinq mètres d'eau.

La Barque et le bateau de houille, appartenant à M. Trayvou, sont assurés par la Compagnie *le Palladium*; les deux bateaux de vin, par la Compagnie d'*Assurances générales maritimes*.

Lorsque le sinistre est arrivé, le dégel pouvait inspirer de grandes inquiétudes; mais le beau temps étant survenu, on a pu procéder activement au sauvetage. Les bateaux sont maintenant relevés, et il y a lieu d'espérer que la perte ne sera pas aussi importante qu'on aurait pu le craindre d'abord, eu égard à la saison et à la nature des marchandises qui se trouvaient à bord de l'un des bateaux coulés.

A la même date, un bateau, chargé de pierres de taille pour le service du chemin de fer en construction entre Chalon et Lyon, a coulé bas au pont de Belleville-sur-Saône.

Nous lisons dans le *Journal de Rouen :*

Il y a quelques jours, une péniche chargée de tourteaux, à Rouen, remontait la Seine, lorsqu'à Meulan un accident la mit en danger de périr.

Si cette péniche n'a pas sombré, on le doit au zèle de M. Loyer, chef du pont, qui, secondé par les aides du pont et par un certain nombre de mariniers et de relayeurs, est parvenu à conjurer le danger qui menaçait le bâtiment.

Les avaries éprouvées par les marchandises s'élèvent à 1,000 fr. environ.

Le commandant de la péniche, M. Cassez-Omer, déclare que, sans M. Loyer, la perte se fût élevée à plus de 20,000 fr.

Forges.

Saint-Dizier, 15 mars.

Depuis le commencement de l'année, il n'est pas de semaine pendant laquelle nous n'ayons eu à constater un changement dans le cours des fers. Les prix ont toujours été en augmentant, et la faveur des demandes fait qu'aujourd'hui les fabricants les élèvent encore. La métallurgie a des pertes à réparer : aussi nous avons vu avec plaisir une hausse se déclarer sur ses produits; mais nous regrettons de lui voir prendre une proportion si grande, sans qu'on puisse dire où elle s'arrêtera.

COURS A SAINT-DIZIER.

Fontes à fer. On a fait des marchés à diffé-

rents prix, 165 et 170 fr. rendu à Saint-Dizier, un autre à 165 fr. pris à l'usine. Un acheteur a été refusé à 165 fr.

Les fontes noires se sont traitées à 195 fr. à Saint-Dizier et 215 fr. rendues à Gray. Les demandes sont abondantes.

Les fers laminés sont vendus 320 fr., prix qu'on fait depuis huit jours ; à Paris 340 fr.

On est pressé pour les commandes de fers battus à la houille ; les marchands ont accepté facilement à 330. Les producteurs font 350 fr. ; plusieurs ont refusé déjà des demandes à 330 f.

La demande est active également pour les fers battus au bois. Les roches au bois ont en vente à 380 fr. ; on a traité à 370 fr. pour les demi-roches ; cornettes 380 fr.

On raisonne les fils de fer au bois à 4 fr. 60 et 65 c. à Paris.

— *Foire de Chalon-sur-Saône.* — Nous recevons, au moment de mettre sous presse, les renseignements suivants :

La foire d'aujourd'hui n'a pas été très-animée, soit que les vendeurs aient assez de marchés à livrer, soit qu'ils aient été retenus par les temps de neige.

Le cours des fers et fontes est fixé ainsi :

Fontes dites de Roche, à Gray,	185
Fontes fines de Comté,	230
id pour fonderies,	240
On n'a pas traité d'affaires en fonte blanche.	
Fers fins de Comté à Lyon,	520
Fers de Moloy, à Dijon,	400
Fers de Marcy,	390
Fers du Châtillonnais,	380

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 7 *mars*.

Nous n'avons pas de changement à signaler, cette semaine, dans les prix des charbons, nous apprenons seulement que plusieurs mines augmentent leurs moyens de production, et qu'on en remet en état quelques-unes qui étaient en chômage.

Les prix des fers en barre n'ont pas bougé non plus depuis quelques temps. La fonte de moulage se cote à 14, 13 12 et 11 fr. les 100 kil. fonte d'affinage à 9 50 et 10 fr.

Les demandes abondent toujours sur la place; l'on est obligé d'en renvoyer beaucoup, malgré l'activité déployée par nos établissements et tous les ateliers qui nous environnent.

(*L'Ancre*).

Chronique industrielle.

Les travaux des prolongements du chemin de fer d'Orléans se poursuivent avec une grande activité ; le retour des beaux jours a permis de reprendre les travaux qui étaient arrêtés aux abords d'Angoulême, et de les pousser vivement dans la direction de Poitiers. Aussi on espère que le parcours de Paris à Bordeaux pourra s'effectuer sans interruption et complétement vers le 15 juillet prochain, et que leurs Majestés l'Empereur et l'Impératrice pourront inaugurer la section de Poitiers à Angoulême, lors de leur voyage aux Eaux-Bonnes, qui est projeté pour cette même époque.

La Compagnie d'Orléans inaugurera, en outre, la section de Nevers à Moulins dans la première quinzaine de mai prochain, et un mois et demi plus tard la section de Moulins à Varennes-sur-Allier, ce qui permettra d'arriver en chemin de fer tout proche de Vichy.

École impériale des Mines.

Rapport à M. le Ministre des Travaux publics.

M. le directeur de l'Ecole impériale des mines vient cette année, comme les années précédentes, d'adresser à M. le ministre des travaux publics le compte rendu des travaux du bureau d'essais institué près de cette école.

Ce compte rendu témoigne de l'importance chaque jour plus grande que prend le bureau d'essais, et des services de plus en plus nombreux qu'il est appelé à rendre à l'industrie et à l'agriculture.

Nous croyons donc faire une chose utile à l'intérêt général en publiant par extrait les résultats généraux indiqués dans le compte rendu dont il s'agit.

Le nombre des échantillons admis par le bureau d'essais a été de 890 ; les réponses de 783; l'arriéré des essais à faire s'est donc augmenté de 107 échantillons; les dépenses en réactifs, verreries, etc., se sont élevées à 4,021 fr. 65 c., ce qui établit en moyenne le prix de revient de chaque opération à 5 fr. 137.

Le tableau suivant fera connaître la nature des échantillons admis au bureau d'essais pendant le courant de 1852, et celle des échantillons analysés ou essayés :

	Échantillons admis.	Essayés ou analysés.
Combustibles,	194	200
Minerais de fer et fonte,	99	40
— de plomb et d'argent,	82	66
— de cuivre,	63	45
— de nickel et de cobalt,	46	61
— de zinc,	17	16
— d'étain,	6	6
— de mercure,	6	11
— de manganèse,	5	5
— de platine,	1	1
— de zinc ferrifère (francklinite)	1	1
Matières aurifères et argentifères,	55	76
Matières aurifères,	26	8
Arsenic,	6	1
Cuivre, métaux et alliages,	49	18
Scories et laitiers,	13	7
Pyrites de fer et soufre,	5	11
Pouzzolanes, marnes et chaux hydrauliques,	126	118
Eaux minérales,	47	22
Sels du commerce, salpêtre,	23	10
Produits d'usines à gaz,	6	4
Bitumes,	7	5
Engrais,	6	4
Echantillons envoyés par le gouvernement serbe avec autorisation de M. le ministre	»	48
	890	783

La lecture de ce tableau établit d'une manière complète l'importance des travaux du bureaux d'essais ; je crois cependant utile d'attirer l'attention de Votre Excellence sur quelques-uns des articles en particulier.

Les analyses des combustibles et des pouzzolanes sont de beaucoup les plus nombreuses ; elles ont trait à deux questions à l'ordre du jour, et du plus haut intérêt ; ces analyses ont été faites en grande partie par vos ordres et sur la demande de M. le ministre de la marine, ou de compagnies concessionnaires de chemins de fer.

L'analyse des combustibles se rapporte, en général, à des cokes employés dans les locomotives on à des houilles consommées par les bateaux à vapeur de l'Etat. La connaissance de la nature des combustibles est, en effet, importante pour apprécier la puissance à développer pour les machines motrices des navires à vapeur. Pour les locomotives, l'analyse des cokes est également essentielle, attendu que celles qui sont alimentées par des cokes très-peu chargés de cendres sont sujettes à beaucoup moins de réparations que les machines qui consomment des cokes moins purs.

Les accidents survenus à des constructions à la mer dans quelques-uns de nos ports, ont vivement attiré l'attention des constructeurs et des savants sur la nature et sur l'emploi des pouzzolanes artificielles. M. Vicat, dont les découvertes ont servi de base à la plupart des travaux hydrauliques entrepris depuis quarante ans, a émis cette année, sur l'efficacité de certaines pouzzolanes, des doutes qui préoccupent tous les ingénieurs ; ce sont ces doutes et l'insuccès de plusieurs constructions qui ont amené la demande d'un grand nombre d'analyses de pouzzolanes et même de mortiers employés dans les travaux en cours d'exécution dans plusieurs ports. Les analyses exécutées cette année au bureau d'essais font présumer à M. Rivot qu'il est sur la voie de la connaissance des causes qui ont amené ces accidents ; on peut dès lors espérer qu'on pourra à l'avenir les éviter, et l'École des mines aura l'honneur de compléter les travaux de l'illustre auteur de la découverte des chaux hydrauliques. M. Rivot publiera les résultats de ses recherches aussitôt qu'il les aura terminées.

Le nombre d'essais et d'analyses qui ont eu pour objet des minerais de plomb argentifère, de cuivre et de nickel, confirme l'opinion que j'ai émise dans mon rapport de l'année dernière, que la France est aussi riche en dépôts métallifères que la plupart des autres Etats de l'Europe renommés pour la prospérité de leurs mines. Le résultat des analyses de plusieurs de ces minerais donne

même l'espoir qu'on pourrait établir dans les lieux d'où ils proviennent des exploitations utiles; elles n'offriraient toutefois des chances de succès qu'à la condition d'être entreprises par des Compagnies sérieuses, sachant d'avance qu'il est nécessaire pour les mines métalliques de consacrer plusieurs années à des travaux onéreux avant de réaliser aucun bénéfice.

Les analyses des minerais faites au laboratoire de l'Ecole des mines donneront le moyen de dresser, dans quelques années, une statistique exacte des gisements métalliques de la France. M. le directeur du bureau d'essais a soin, à cet effet, de conserver des échantillons des minerais qu'il a analysés; leur ensemble constituera une collection très-précieuse qui représentera l'ensemble de la richesse minérale de l'Empire. Cette collection fournira, en outre, le moyen de vérifier à chaque instant, par une nouvelle analyse, les résultats qui ont été obtenus à une époque quelconque.

Je crois encore devoir vous signaler, au nombre des analyses faites au laboratoire de l'Ecole des mines, celle de chaux phosphatée terreuse, disséminée en rognons dans la craie chloritée du département du Nord. Cette variété de chaux phosphatée est déjà employée en Angleterre comme amendement, elle donne à la terre une grande fertilité, mais on ne saurait, quant à présent, apprécier les avantages qu'elle peut procurer à l'agriculture, attendu qu'on ne possède pas de données suffisantes sur son emploi et sur son prix de revient. Les expériences entreprises remontent seulement à trois ans; elles ne suffisent donc pas pour faire connaître la durée de cet amendement, et par conséquent les dépenses qu'il occasionne annuellement par hectare. Néanmoins, il y a un grand intérêt ici à ce que les essais d'amendement faits en Angleterre avec la chaux phosphatée terreuse soient répétés en France, ce qui m'a engagé à attirer l'attention de Votre Excellence sur l'analyse de ce minéral.

Pour mélanger cette substance d'une manière intime avec la terre arable, il faut l'employer en poudre. Dans le comté de Surrey, où cette variété de chaux phosphatée est disséminée dans le même terrain que dans le département du Nord, on la réduit en poudre au moyen d'un appareil analogue, par sa forme et sa disposition, à un vaste moulin à café.

Les détails qui précèdent rappellent seulement une partie des sujets des études du bureau d'essais pendant l'année qui vient de s'écouler. Ils me paraissent néanmoins suffisants pour montrer tout l'intérêt qui s'attache à son institution, ainsi que les avantages qui en résultent pour les sciences et pour l'industrie.

Enquête relative à l'embranchement de St-Germain sur Neuilly.

— La Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, qui est concessionnaire du chemin de fer de Paris à Auteuil, a demandé l'autorisation d'établir un embranchement de chemin sur Neuilly, à 100 mètres du pont.

Le préfet de la Seine a ouvert sur ce projet l'enquête d'un mois, prescrite par la loi, et a fait déposer les plans et les mémoires, tant à la préfecture de la Seine qu'à la sous-préfecture de Saint-Denis. En outre, le préfet a composé, ainsi qu'il suit, la Commission qui doit donner son avis sur l'utilité du projet :

MM. Devinck, négociant à Paris, *président*;
Legendre, négociant;
Larribe, propriétaire;
Hadengue, ancien négociant;
Possoz, propriétaire à Passy;
Auger, suppl. du juge de paix à Pantin;
Hitorff, architecte à Paris.

Cette Commission recevra, pendant un mois, les observations qui lui seront addressées touchant ce projet.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

Sous la direction de M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler;
Les circulaires et arrêtés ministériels;
Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité;
Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies;
Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics;
Les statuts nouveaux ou modifiés;
Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer;
L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. Chaix a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, non. — N° 2, sans renseignements sur cette affaire. — N° 3, en actions.

M. H. Q., à V. G. — N° 1, excellent. — N° 2, bon. — N° 3, id. — N° 4, de l'avenir. — N° 5, valeur de spéculation. — N° 6, mauvais. — N° 7, gardez. — N° 8, id.

M. J. de M. de B., à Noyon. — N° 1, non. — N° 2, douteux. — N° 3, non.

M. B., à la Sauve (Gironde). — Vendez et remplacez par du Strasbourg et du Lyon.

M. B. P., à Saint-Mihiel. — N° 1, oui, même à un chiffre plus bas. — N° 2, médiocre. — N° 3, rien de décidé. — N° 4, non.

M. T XX. — N° 1, gardez. — N° 2, probablement. — N° 4, à 1,000 fr. — N° 5, non.

M. G., à Gand. — N°s 3, 1, 4, 2, 5.

M. L. à P. à M. — N° 1, cela revient au même. — N° 2, on l'ignore. — N° 3, oui. — N° 4, c'est probable. — N° 5, oui.

M. D., à La Fère. — N° 1, oui. — N° 2, Lyon, Strasbourg, Glaces d'Aix.

M. E. L., à Metz. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 5, dans le courant de l'année.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, la question est litigieuse, il y aura sans doute une transaction. — N° 2, Bordeaux à Cette n'a pas les mêmes droits.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, 670 à 675. — N° 2, Lyon, Strasbourg. — N° 3, au cours actuel. — N° 4, à 100 de bénéfice.

M. X., à Saint-Etienne, reçu, fait. — N° 1, c'est bien en avril et octobre. — N° 2, 22 fr. environ. — N° 3, environ 10 fr.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER

Chemin de fer de Léopold.

DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de février 1853.

Voyageurs et bagages	93,880	35
Recettes diverses	50,525	85
Total du mois	144,406	20
Mois correspondant de 1852	144,724	15
Différence en faveur de 1852.	317	95

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1853.

55,650 voyageurs	200.089	00
Bagages, marchandises, etc	337.148	04
Total	537,237	04

Semaine correspondante de 1852.

59,130 voyageurs	203,902	65
Bagages, march., etc.	265,605	30
Produit total	469,497	95

Recette totale du 1er janvier au 11 mars.

1853	5,535,141	82
1852	4,505,906	16

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 6 au 12 mars 1853.

13,315 voyageurs	67,693 fr.	80 c.
Bagages, marchandises, etc	98 397	30
Total de la semaine	166,091	10
Total de l'exercice courant	1,682,006	15
Semaine correspondante de 1852	164,547	50
Exercice correspondant de 1852	1,536,719 fr.	70 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 6 au 12 mars 1853.

8,475 voyageurs	24,170 fr.	45 c.
Bagages, Marchandises, etc	43,275	65
Total de la semaine	67,446	10
Total de l'exercice courant	113 455	65
Semaine correspondante de 1852	69.596	95
Total de l'exercice correspondant	110,964 fr.	35 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 6 au 12 mars 1853.

(Grande vitesse.) 23,155 voyageurs	155,389	80
(Petite vitesse.) bag., marchand.	167,991	65
Total de la semaine	323,381 fr.	45 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	2,862,023	75
Total	3,185,405	20
Semaine correspondante de 1852	276,102	65
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	2,442,759	20
Total de l'exercice correspondant	2,718,861	85

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 6 au 12 mars 1853.

Voyageurs	176,011	20
Bagages, marchandises etc	356,764	49
Total	532,775	69
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	21,657	50
— Bagages, march., etc.	16,303	34
Totaux	570,736	53
Semaine correspondante de 1852	482,573	51
Différence en faveur de 1853	88,163	02
Recettes du 1er janv. au 12 mars 1853	5,051,959	64
Dº de la section d'Angoulême	351,668	04
Total	5,403,627	68
Recette correspondante de 1852	4,462.359	45
Différence en faveur de 1853	941,263	23

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1853.

2,765 voyageurs	8,918 fr.	75
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13,770	50
Total de la semaine	22,689	25
Semaine correspondante de 1852	22 563	05
Différence en faveur de 1853	126 fr.	20 c.
Recette du 1er janv. au 11 mars 1853	207,240	70
Recette correspondante de 1852	222,081	90
Différence en faveur de 1852	14,841 fr.	20 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—9e semaine.

Du 26 février au 4 mars 1853.

29,705 voyageurs	129 096 fr.	45 c.
Bagages, messagerie, etc	33,947	41
(P. vit.) Marchandises, best., etc.	155,129	57
Total de la semaine	318,173	38
Recettes antérieures	2,813.399	02
Total général	3,131,572	40(*)

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 28 février au 6 mars 1853.

9,092 Voyageurs	17,767	37
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	35,146	52
Total	52,913	89
Semaine correspondante de 1852	47,891	20
Recette totale du 1er janv. au 6 mars.	428,658	26
Dº 1852	352 529	82
Différence en faveur de 1853	76,128	44

(*) Ces recettes ont été obtenues malgré l'interruption momentanée du service, interruption causée par l'abondance des neiges.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 7 au 13 mars 1853.

Ouest.— 9,293 voyageurs, gr. vitesse	35,522	20
Petite vitesse	25,860	45
Total	61,382	65
Rive gauche.— 11,672 voyag.	12 191	15
Total	73,573	80
Rive droite. — 28,695 voyag.	24,326	35
Total	97,900	15
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	45,651	15
Rive gauche	11,280	95
Total	56,932	10
Rive droite	21,062	70
Total	77,994	80

Recette tot. du 1er janvier au 13 mars 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	699,258 f.	29 c.
Id. 1852	585,080	55

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom : — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 26 février au 4 mars 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	29,167	70
Bagages et marchandises	36,922	70
Total de la semaine	66,090	40
Semaine correspondante de 1852	77,917	30
Diminution	11,826	90
Recettes du 1er janv. au 4 mars 1853	689,778	26
— — 1852	560,735	95
Augmentation	129,042	31

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	21,981	20
Bagages et marchandises	35,454	55
Total de la semaine	57,435	75
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	123,526	15
Total des Recettes du 1er janv. au 4 mars 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,257,658	80

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 63 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 février 1853.

Grande vitesse.— 745 voyageurs	1,995	83
Petite vitesse	10,264	40
Total	12,260	23
Semaine correspondante de 1852	18,465	01
Diminution pour 1853.	6,204	78

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
Paris .. Dép...	8 15	12 15	4 »	6 30	» »
Pontoise. Dép...	9 12	1 8	4 10	9 30	» »
Creil. Dép..	10 30	2 20	5 35	10 50	» »
Compiègne......	11 25	3 15	6 55	11 50	» »
St-Quentin Ar...	1 30	5 15	8 10	1 30	» »

(Heures des départs.)

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir	Soir	Soir.
Paris.. Dép......	7 30	1 »	11 »	» »
Creil..........	8 30	2 36	1 5	» »
Amiens........	10 15	5 »	4 5	» »
Abbeville	11 29	8 17	5 5	» »
Boulogne Ar......	1 15	8 25	7 40	» »

(Heures des départs.)

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

STATIONS.	Mat	Mat	Soir	Soir.		Gare Soir.
Paris D.........	6 30	7 30	1 »	1 »	11 »	» »
Amiens	11 20	9 35	4 40	8 »	4 5	» »
Arras	» »	11 26	» »	» »	6 8	» »
Douai	» »	12 10	» »	» »	7 5	» »
Lille. A	» »	1 »	» »	» »	8 »	» »

(Heures des départs.)

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	Mat	Mat	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille.	12 35	6 30	minuit	9 »
Hazebrouck	1 45	7 55	1 »	9 53
Saint-omer	2 10	8 38	1 22	10 18
Calais	3 »	9 30	2 10	11 30 mat.
Dunkerque ..	3 »	9 35	» »	11 » mat.

(Heures des départs.)

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Mat.	Soir.	
Paris .. Dép	7 30	8 »		11 »	» »
Bruxelles. Arr	5 n. soir.	5 45*		11 40*	» »
Bruxelles Dép	8 »	7 30	11 45	4 45	
Malines.......	8 21	8 5	11 15	5 20	
Liège.....	11 15	11 23	2 45	8 45	
Aix-la-Chap A	1 »	2 45	5 45		
Cologne..	4 » mat.	5 » soir	8 » soir.		

(Heures des départs.)

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

STATIONS.	Soir	Mat.	Mat.	Mat.	Soir
Cologne....... Dép	11 30		6 45	11 30	» »
Aix-la-Chappelle....	1 30*		9 45	2 »	» »
Liège........	3 50	8 »	12 5	5 »	» »
Malines......	6 25	11 5	2 55	8 10	» »
Bruxelles ..... Arr	7 5	11 35 soir	3 25 soir.	8 40 soir	» »
Bruxelles ..... Dép.	8 »*	1 15	6 30		
Paris....... Arr.	5 » soir	10 15 soir.	5 30 mat.		

(Heures des départs.)

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint Denis pour le départ des trains, place aux Gueldres; place de l'Abbaye; au Grand-Barrage.

Nos d trains	31 mat.	7 mat.	33 mat.	37 mat.	39 mat.	41 soir.	43 soir	47 soir.	49 soir	51 soir.	53 soir.	55 soir.	57 soir.	21 soir.	1 soir.
Paris.. D.	7 »	8 15	8 20	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 »	5 30	6 30	7 35	8 30	11 »
Saint-Denis	7 10	*	8 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 45	8 41	11 11
Enghien ..		8 31		10 51					4 54		5 51			8 51	11 21
Pontoise.A.		9 8		11 25					5 25		6 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS

STATIONS.	Mixte	Avant Midi Omn.	Avant Midi Direct	Après Midi Omn	Etampes	Omn	Malles Tours	Malles
Paris............ Départs.		8 »	9 15	1 15	3 15	5 45	7 15	7 10
Etampes.		9 58	10 30	3 10	5 50	7 44	8 20	8 1
Orléans. ...... Arrivées		12 »	11 15	5 15		9 45	10 15	10 40
Orléans............ Départs.	6 35	12 40		5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans		10 53	
Vierzon............	9 23	2 43		7 50			12 51	
Bourges	10 30	3 »		9 »			1 30	
Nérondes..........	11 11	4 25		10 3			2 27	
Nevers. .... Arrivées.	12 15	5 11		10 55			3 13	
Vierzon............ Départs......	9 35	2 53		»			1	1
Châteauroux....... Arrivées......	12 »	4 40		»			2	2
Départs de **Paris** pour **Corbeil**........	Mat. 6 30	Soir. 3 5	Soir 8 15	Dép de Corbeil	Mat. 7 55	Matin 11 5	Soir 3 45	Soir 9 15

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. 50, 11 h. 55 matin, 5 h., 12 h. soir
— de **Vierzon** pour **Paris** 6 h. 13 matin, 2 h. 22, 9 h. 50 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi Mixte.	Omn.	Omn.	Direct	Après Midi Omn	Omn.	Direct
Paris ....Départ..	»	»	8 »	9 15	1 15	5 45	7 15
Orléans.............Arriv..	»	»	12 »	12 15	5 15	8 45	10 15
Orléans.............. Départ..	»	6 45	midi 30		5 30	10 30	
Blois.	»	8 47	2 3		7 28	12 4	
Tours........... Arr.	»	10 40	3 25		9 25	1 25	
Tours............ Départ.	6 15		3 30			1 55	
Chatellerault......	8 28		6 »		»	3 41	
Poitiers.............Arr..	9 30		7 12		»	4 32	

Départs de **Poitiers**: 1 h. 25, 10 h » matin; 5 h. soir.
— de **Tours**: 7 h. 45 matin; 1 h. 50, 9 h. 40 soir
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi Mixte	Omn.	Direct	Après Midi Omn.	Malles
Paris.............Dép.	»	8 »	9 15	5 45	7 15
Orléans............Dép.	»	10 30		10 30	
Tours.............Arr.	»	2 25		1 25	
Tours.............Dép	6 30	3 40		1 45	
Saumur	9 45	5 14		6 10	
Angers ....Arr.	10 35	6 28		4 29	
Nantes..............	1 »	8 40		6 40	

Départs de **Nantes**: 6 h. 15, 8 h. 35 matin; 6 h. 35 soir.
— de **Tours**: 4 h. 08 matin; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS.	Av. Midi Omn.	Exp.	Omn	Om	Après Midi Exp.	Omn.	Omn.	Omn	Dist	Post
Paris .. D	8 25	9 25	midi.	»	»	»	4 25	7 25	6 25	11 »
Maisons..	8 51	» »	12 29	»	»	»	4 55	7 51	»	»
Poissy.....	9 15	» »	12 48	»	»	»	5 15	8 11	»	»
Mantes.....	10 28	» »	1 30	»	»	»	6 15	9 7	»	»
Vernon....	11 12	10 30	2 34	»	»	»	7 »	9 50	»	»
Rouen.. A.	11 55	12 »	4 15	»	»	»	8 35	11 20	2 15	2 6
Rouen.. D	1 »	12 15	4 30	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot ...	2 10	1 0	5 5x	»	»	»	»	»	»	
Havre.. A.	3 31	2 »	7 15	»	»	»	»	»	6 5	
Rouen D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	6 20	
Dieppe. A.	» »	2 15	7 15	»	»	»	»	»	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes. mat.	Poissy jeud mat.	mat
11 »	7 »	10 »
11 36	7 29	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour. matin.	Retour soir.	soir.
6 45	4 10	5 20

Dép de Rouen pour Dieppe: 7 15, 10 25 — le Havre: 6 », 9 25

Départs du **Havre** pour **Paris** — 7 h., 10 h. 45 matin; — 6 h., 10 h soir.
— de **Dieppe** pour **Paris** — 7 h. 10 h. 50, matin, — 5 h. 40, 9 h. 45, soir.
— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 45, 10 h. 35 mat.; — 1 h 25, 6 h, 8 15, soir., minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 9 15, mat... — 1 h. 15, 3 h 30, 8 30, 9 h 50 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

Dist	STATIONS.	Avant Midi omn. 1.	omn. 3.	omn. 5.	omn. 7.	Direct 11	Après Midi omn. 17.	omn. 21	Direct 23.
kil.	Paris	»	»	»	6 45	9 30	1 »	5 30	7 30
29	Lagny..............	»	»	»	7 34	10 0	1 49	6 19	8 00
45	Meaux	»	»	»	8 05	10 25	2 10	6 30	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre.	»	»	»	8 41	10 34	2 26	7 28	8 51
142	Epernay..	»	»	»	11 »	12 31	3 45	9 45	10 11
172	Châlons.............	»	»	4 45	11 50	1 00	6 05	10 30	11 19
205	Vitry-le-François	»	»	5 30	12 40	1 48	6 55	»	12 »
254	Bar-le-Duc	»	»	6 35	2 08	2 50	8 30	»	1 10
294	Commercy	»	»	7 50	3 15	3 15	8 35	»	2 15
352	Nancy..	»	5 30	8 40	5 35	5 15	11 14	»	3 55
385	Lunéville.	»	6 22	10 1	6 20	6 15	»	»	4 40
431	Sarrebourg	»	8 »	12 00	8 08	7 31	»	»	6 10
[illegible]	Saverne	5 45	8 50	1 10	8 50	8 18	»	»	7 »
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	9 12	»	»	8 »

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h 25 matin, 1 h soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 30 matin; 12 h. 14 5 h. 51 soir.
— **Lunéville** 9 h. 25 matin, 1 h. 30, 7 h. 45 soir.
— **Nancy** 8 h. 31, 10 37 matin, 2 h 28, 8 h 13 soir
— **Commercy** 8 h 08 matin, 12 h. 31, 4 h 34, 9 h 13 soir
— **Bar-le-Duc** 9 h 19 matin; 1 h. 40, 4 h 53, 10 h 52 soir.
— **Vitry-le-François** 10 37 matin; 2 h. 37, 5 h 52, 11 h 52 soir.
— **Châlons** 12 h. 33, 3 h., 11 h 28 matin, 3 h 44, 8 h. 31, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h, 12 h matin, 3 h. 10, 6 h. 40, 7 h. 23, 8 h. 15, 9 h 00 soir (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement
Arrivé à **Paris** 1 h. 30, 8 h 25, 6 h 55 matin, 1 h 10, 4 h 50, 6 h 50 soir.
NOTA. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

Dist	STATIONS.	Avant midi. 31	33	35.	Après midi. 37	39.
»	Nancy.............	6 20	6 35	11 »	5 10	8 30
311	Frouard	3 30	8 40	11 16	5 27	8 10
331	Pont-à-Mousson	4 04	7 28	11 51	6 04	8 20
362	Metz	4 38	8 10	12 51	7 09	10 15
402	Forbach	6 53	»	2 45	8 30	»

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h., 11 h mat., 4 h 30 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h 40, 5 h. 05 matin; 12 h. 41, 3 h. 6 h 01 soir
— **Pont à Mousson** pour **Nancy** 5 h. 31, 8 h 21 matin; 1 h. 49, 3 h. 40, 7 h. 40 soir
— **Frouard** pour **Nancy**: 0 h 35, 9 h 05 matin, 2 h 20, 4 h. 26, 8 h. 10 soir.
Arrivée **Nancy** 6 h 40, 9 h 21 matin; 2 h 40, 4 h 40, 8 h 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist.	STATIONS.	Av. Midi 1.	3.	Après Midi 5.	3.	9.
Kilom.	Paris....	»	9 5	6 5	5 30	»
79	Montereau.	5 »	11 34	5 43	10 55	»
103	Les Ormes	6 0	12 18	6 37	11 31	»
121	Nogent	7 4	12 45	7 21	12 0	»
132	Pont-sur-Seine....	7 34	1 1	7 42	12 20	»
142	Romilly.........	8 5	1 20	8 1	12 40	»
156	Mesgrigny	8 12	1 39	8 30	12 20	»
170	Troyes	8 47	2 11	9 14	1 4	»

Départs de **Troyes** *pour* **Paris**: 6 h. 30, 11 45 matin; 1 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** *pour* **Paris**: 3 h. 2? 10 37 matin, 2 h. 35, 6 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 8 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 15
N° 2 6 45 matin.
N° 3. 6 15
N° 4 1 45 soir.
N° 5 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m jusqu'à 10 h s. inclusiv
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m jusqu'à 8 30 s — Dernier train « 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, *d'heure en heure*, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h 1/2 du soir et à 10 heures du soir.
Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, *d'heure en heure*, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir
OMNIBUS GRATIS
Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'Ecole, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h, 2 h., 4 h, 5 h, 6 h., 8 h soir.
De Sceaux 8, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

A VENDRE, ENSEMBLE OU SÉPARÉMENT : 1° Deux machines de 200 chevaux, à haute et moyenne pression, détente et condensation, avec soufflerie pour hauts-fourneaux; pompes d'épuisement. Chaque machine a deux cylindres à vapeur et deux cylindres soufflants.

Deux machines de 20 chevaux (système et détente Meyer), cylindre vertical;

3° Une machine de 40 chevaux, à deux cylindres (système Wolf), détente et condensation avec transmission ;

Le tout en parfait état, livré avec garantie de bonne marche. S'adresser à M. Regnault, chef de la gare du chemin de fer de Saint-Germain, rue Saint-Lazare, 124.

CHEMIN DE FER **DE PARIS A St-GERMAIN.**

MM. les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain sont prévenus que l'assemblée générale annuelle qui devait avoir lieu le 1er mars courant, a été ajournée, par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, et qu'en conformité des statuts, une seconde assemblée générale est convoquée pour le 29 mars courant, à dix heures du matin, au siége social, à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Cette assemblée générale sera valable quel que soit le nombre des actions et coupons de fondation représentés, mais elle ne pourra connaître que des objets mis à l'ordre du jour de la première assemblée. Pour en faire partie, il faut déposer, dix jours à l'avance, au bureau de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, au moins vingt actions ou vingt coupons de fondation.

Le Directeur,
EMILE PEREIRE.

MM. les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer **DE PARIS A St-GERMAIN** sont prévenus que l'assemblée générale du 17 mars courant pour laquelle ils avaient été convoqués extraordinairement, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, à l'effet de statuer sur une modification des statuts dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme ; 2° de capitaliser les coupons de fondation pour pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil, a été ajournée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, et qu'une seconde assemblée, appelée à connaître de ces questions, aura lieu le *11 avril* prochain, à dix heures du matin, au siége de la Société, à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Aux termes des statuts, cette seconde assemblée sera valable quel que soit le nombre d'actions représentées. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer, dix jours à l'avance, au moins vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Le Directeur,
EMILE PEREIRE.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le deuxième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1853, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, tous les jours, de dix heures à trois heures (les dimanches et fêtes exceptés).

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 26 courant, de dix heures à deux heures.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que l'assemblée générale prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le jeudi 7 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 7 au 23 mars, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs. Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER **DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.** A partir du 29 mars le siége de la Compagnie, qui est aujourd'hui rue Taitbout, 18, sera transféré rue Laffitte, 23.

CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les ayants droit que les paiements des intérêts échus sur les titres dont l'énumération suit, aura lieu à partir du 1er avril prochain, à Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

1° Obligations 5 0/0 non échangées de la Compagnie de Lyon à Avignon;

2° Obligations 5 0/0 de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Les intérêts des obligations non libérées seront déduits du versement de 125 fr. par obligation, exigible le 1er avril;

3° Anciennes actions de la Compagnie de Marseille à Avignon non converties en 3 0/0.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le troisième versement de 50 fr. par action, sous déduction de 3 fr. 50 c. pour intérêts 4 0/0 du 1er octobre 1852 au 1er avril 1853, soit 46 fr. 50 c. par action, devra être effectué du 1er au 15 avril prochain :

A Paris, à la caisse de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23.

A Lyon, Place-Port-St-Clair, n° 21.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Conformément à l'art. 12 des statuts de la Compagnie, l'intérêt courra de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de 5 0/0 pour chaque jour de retard, à partir du 1er avril, pour les versements qui seraient opérés postérieurement au 15 du même mois.

Le versement de fr. 25, exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation, à partir du 1er avril, sous escompte de 3 0/0.

Les actions ainsi libérées des cinq premiers dixièmes seront échangées contre des titres au porteur.

CHEMIN DE FER **DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, que les titres définitifs contresignés par le commissaire du gouvernement seront délivrés, en échange des titres provisoires, à partir du 1er avril 1853, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port-Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

CHEMIN DE FER DE **ROUEN AU HAVRE.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'article 29 des statuts, aura lieu le jeudi 31 mars 1853, à trois heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'art. 46 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 15 mars prochain, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie. Par ordre du Conseil :

Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER **DE DIJON A BESANÇON.**

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont prévenus que l'assemblée générale annuelle prescrite par l'article 34 des statuts, aura lieu le lundi 18 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100.

Cette assemblée sera appelée à délibérer, conformément à l'article 40 des statuts, sur les propositions de prolongements et d'embranchements qui lui seront faites par le Conseil d'administration ; — à donner en conséquence au Conseil d'administration les pouvoirs pour soumissionner du gouvernement la concession de ces prolongements et embranchements; — et à faire aux statuts les modifications et additions qui seront reconnues nécessaires.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66, du 1er au 15 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres au porteur, ou produisant leurs certificats de dépôt.

Les actionnaires peuvent se faire représenter dans l'assemblée générale par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

Les procurations doivent être déposées du 1er au 15 avril; des modèles seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Une lutte très-vive a eu lieu pendant toute la semaine entre les dispositions générales de la spéculation qui étaient à la hausse et les efforts de quelques spéculateurs pour comprimer le mouvement.

Les principales lignes de chemins de fer jouissent de plus en plus de la faveur des capitaux, et les cours tendent à s'affermir à mesure que l'on s'approche du moment des assemblées générales. Les dividendes seront tous favorables pour le dernier exercice, et l'augmentation toujours croissante des recettes, depuis trois mois, donne la certitude de dividendes bien plus élevés encore pour l'exercice commencé. Le Nord, qui pendant longtemps n'avait pas pu se consolider à 900, a maintenant franchi ce cours, et il se présente de nombreux achats aux environs de 920. On parle toujours des négociations ouvertes par le gouvernement belge avec la Compagnie du Nord, pour compléter le réseau du Nord, de manière à faciliter le transport des houilles belges, qui ne parviendraient plus en France que par cette voie. Ce projet parait si avantageux à la Compagnie en même temps qu'aux houillères belges, qu'il doit nécessairement être accepté de part et d'autre sans aucune opposition.

Les actions de Lyon à Avignon ont obtenu, en peu de jours, une hausse remarquable; elles ont monté rapidement de 770 à 790. Cette faveur est attribuée aux nouvelles combinaisons adoptées pour les éventualités de Lyon à Avignon.

Les actions d'Orléans, qui étaient un peu négligées depuis quelque temps, ont repris faveur et ont remonté tout à coup de 1,065 à 1,085.

Les actions du Crédit mobilier ont été offertes depuis huit jours; quelques livraisons importantes ont eu lieu en liquidation et les ont fait rétrograder à 900. Les obligations foncières ont également fléchi et ne sont plus cotés qu'à 1,095, depuis que la souscription des 100,000 obligations nouvelles a été close.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs, depuis la bourse du 10 jusqu'à celle du 17 mars.

La rente 3 0/0 a fléchi de 81 à 80 70, elle est restée à 80 80 au comptant; elle a varié à terme de 81 30 à 81 75, elle a fermé à 81.

La rente à 4 1/2 0/0 a fléchi de 104 30 à 103 85 au comptant, elle est restée à 104; elle a varié à terme de 104 50 à 103 50, elle est restée à 104 10.

Les actions du Nord ont monté de 910 à 921 25, elles sont restées à 920.

Strasbourg a monté de 837 50 à 850 et a fermé à 850.

Lyon a monté de 940 à 962 50 et a fermé à 960.

Avignon a monté de 770 à 792 50 et a fermé à 785.

Orléans a fléchi de 1,075 à 1065 et est resté à 1,080.

Rouen a fléchi de 1,075 à 106 50 et est resté à 1,070.

Le Havre a fléchi de 535 à 520 et est resté à 530.

Bâle a monté de 367 50 à 370.

L'Ouest a fléchi de 765 à 735 et est resté à 760.

Cherbourg a fléchi de 627 50 à 625 et est resté à 626 25.

Le Midi a fléchi de 632 50 à 630 et a fermé à 632 50.

Dijon a fléchi de 565 à 56) et est resté à 565.

Gray a varié de 545 à 540.

Dieppe a monté de 347 50 à 350.

Saint-Germain a fléchi de 1,720 à 1,710 et est resté à 1,740.

Versailles (rive gauche) a varié de 335 50 à 340.

Montereau a fléchi de 287 50 à 280.

Sceaux a fléchi de 195 à 192 50.

La Teste a repris de 275 à 277 50.

Béziers a fléchi de 535 à 527 50.

Les actions de la Banque de France ont baissé de 2,750 à 2,740.

Le Comptoir national a fléchi de 702 50 à 690 et a fermé à 710.

Le Crédit foncier a fléchi de 932 50 à 900 et est resté à 900. Les Obligations foncières ont varié de 1,112 50 à 1,125 et ont fermé à 1,100. Le Crédit mobilier a fléchi de 927 50 à 895 et est resté à 900. Les glaces d'Aix-la-Chapelle ont monté de 625 à 650 et ont fermé à 640.

Samedi. — La rente a maintenu ses prix; mais sans donner lieu à aucune affaire. Les chemins de fer avaient tous une tendance marquée à la hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 80 90 à 81, et à terme de 80 90 à 81 10; la rente à 4 1/2 0/0, de 104 10 à 104 au comptant, et de 104 40 à 104 20 à terme. La Banque s'est tenue à 2,750. Le Comptoir d'escompte a varié de 700 à 690; le Crédit mobilier, de 920 à 912 50; le Crédit foncier, de 920 à 925; le Nord, de 922 50 à 916 25; Strasbourg, de 837 50 à 833 75; Lyon, de 930 à 935; Orléans, de 1,065 à 1,070; Avignon, de 767 50 à 765; l'Ouest, de 760 à 757 50; Cherbourg, de 630 à 625; le Midi, de 631 25 à 632 50; Saint-Germain, de 1,710 à 1,715. Dijon a fait 560; Gray, 540. Montereau a varié de 295 à 290. Rouen a fait 1,060. Le Havre a varié de 517 50 à 520; Bâle, de 367 50 à 370. Versailles a fait 340; Dieppe, 350; La Teste, 277 50; Béziers, 530.

Lundi. — Les cours étaient offerts sur la rente; mais les affaires étaient toujours aussi peu animées. Les chemins de fer, qui étaient d'abord recherchés, n'ont pas pu soutenir les premiers cours, et ont rétrogradé pour la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi de 20 c. à 80 80 au comptant, et de 30 c. à 80 80 à terme. La rente à 4 1/2 0/0 s'est tenue sans changement au comptant à 104; mais elle a fléchi à terme de 50 c. à 103 70. La Banque a baissé de 5 fr. à 2,745. Le Comptoir d'escompte a repris de 5 fr. à 695. Le Crédit mobilier a baissé de 7 50 à 907 50; le Crédit foncier, de 15 à 900. Les actions des glaces d'Aix-la-Chapelle ont varié de 630 à 632 50. Le Nord a fléchi de 1 25 à 915; Strasbourg, de 3 75 à 830; Lyon, de 1 25 à 933 75; Orléans, de 2 50 à 1,067 50; l'Ouest, de 2 50 à 765; le Nord, de 2 50 à 630. Saint-Germain a monté de 5 fr. à 1,720; Rouen, de 5 à 1,065; le Havre, de 5 à 525. Cherbourg s'est tenu à 625. Bâle a fléchi de 1 25 à 368 75; Besançon, de 2 50 à 557 50. Gray a monté de 5 fr. à 545. Dieppe a fait 347 50; La Teste, 277 50; Versailles, 337 50.

Mardi. — Les cours de la rente sont toujours faibles, mais la baisse ne fait pas de progrès sensibles. Les chemins sont demandés; quelques lignes ont obtenu une assez faible amélioration. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 80 85, et fléchi à terme de 05 à 81 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 30 à 104 30, et à terme de 25 à 104 25. La Banque s'est élevée à 2,745. Le Comptoir national a monté de 5 à 700. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 910. Le Crédit foncier a fléchi de 7 50 à 992 50. Les obligations foncières ont repris de 1,100 à 1,125. Le Nord a monté de 5 à 920; Strasbourg, de 10 à 840; Lyon, de 23 75 à 957 50; Avignon, de 5 à 770; l'Ouest, de 1 25 à 7 6 25; Orléans, de 2 50 à 1,070; Bâle, de 1 25 à 370; Cherbourg, de 2 50 à 627 10; le Midi, de 3 75 à 633 75. Montereau a fait 285; Dijon, 560; Gray, 545; Dieppe, 350; Sceaux, 292 50.

Mercredi. — La rente est toujours dans la même stagnation qui ne donne lieu à aucune affaire; mais la liquidation des chemins de fer s'est faite dans de bonnes conditions. Toutes les lignes étaient demandées et en voie de hausse. Les reports étaient cependant assez élevés, sans pourtant atteindre à des prix exagérés. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 80 70; elle a fermé, comme la veille, à terme à 80 75. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 104 25, et à terme de 15 à 104 10. La Banque a fléchi de 5 à 2,740. Le Comptoir national s'est tenu à 700. Le Crédit foncier a fléchi de 2 fr. 50 à 900; le Crédit mobilier, de 5 à 905. Les glaces d'Aix-la-Chapelle ont monté à 645. Le Nord a varié de 921 25 à 918 75 au comptant; Strasbourg, de 842 50 à 837 50; Lyon, de 960 25 à 957 50; Avignon, de 770 à 775. L'Ouest a fait 757 50. Gray a fléchi de 5 à 545. Dijon a fait 560; Orléans, 1,072 50; Rouen, 1,070; le Havre, 528 75; Bâle, 368 75; le Midi, 633 75; Cherbourg, 627 50; Sceaux, 190; la Teste, 277 50; Béziers, 630.

Jeudi. — La première partie de la bourse était encore sans affaires. Toutes les valeurs étaient faibles et même un peu en baisse; mais à partir de 2 heures, de nombreuses demandes sont arrivées, et les cours sont restés en hausse. Le 3 0/0 a monté de 10 c. au comptant, à 80 80, et de 75 à terme, à 81. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 104, et a fermé comme la veille, à terme, à 104 10. La Banque s'est tenue à 2,740. Le Comptoir national a monté de 10 à 710. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 900. Le Crédit foncier est resté comme la veille à 900 au comptant, mais il a monté à terme à 920. Les obligations foncières ont fléchi de 20 à 1,095. Les glaces d'Aix-la-Chapelle ont varié de 650 à 640; le Nord, de 917 50 à 920; Strasbourg, de 840 à 850; Lyon, de 957 50 à 960; Orléans, de 1,068 75 à 1,080, Avignon, de 780 à 785; l'Ouest, de 755 à 760; le Midi, de 633 75 à 632 50; Cherbourg, de 625 à 626 25. Saint-Germain a fait 1,740; Versailles, 337 50; Bâle, 367 50; Montereau, 280; Dieppe, 350; Dijon, 565; Gray, 540; La Teste, 277 50; Sceaux, 192 50.

Vendredi. — La bourse a été excessivement agitée par des bruits vagues relatifs aux affaires d'Orient. La rente a fléchi de plus d'un franc et les chemins de fer de 20 à 25 fr. Mais ces cours étaient demandés à la clôture et il y avait une forte reprise. Le 3 0/0 a fléchi à 79 70 et reste à 80 au comptant et à 80 40 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi à 103 30 au comptant et à 103 40 à terme. La Banque a fait 2,725; le Nord a fait 895 et resté à 900; Lyon a fléchi à 930 et a repris à 945; Strasbourg a varié de 830 à 845; Avignon a fléchi à 770; l'Ouest, à 750; Rouen, à 1,050; le Havre, à 520; Cherbourg, à 625; Orléans, à 1,065; le Nord, à 620; Bâle, à 365.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes.
710	815	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. an an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	600	tout.	60 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	10 fr. p. 3 m. (3)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	64	25,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	55	99	10,000	600	tout.	50 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	93	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 5 m.	juill. 1853	Versailles (r. g.)
119	»	98	50,000	500	350	24 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
922	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
527	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
144	135	98	84,000	350	tout.	14 fr. 56 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
•	175	98	32,000	500	350	5 p. 100 (1)	juill. 1853	Blesme à Gray
383	515	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout.	néant.	»	Montereau à Troyes
»	•	99	5,500	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
•	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	67	perp	2,200	5,000	tout.	415 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1551 fr. p. 1 an.	janv. 1852	D° (3) d'industrie
»	•	98	80,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1850	Lyon à la Méditer.
»	750	98	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	65	perp.	15,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andréz. à Roanne
tout.	40	80	15,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellam^re
tout.	50	80	5,400	500	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

(3) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris, Cours du 12 au 18 mars 1853.

Noms	12 comp.	12 terme	14 comp.	14 terme	15 comp.	15 terme	16 comp.	16 terme	17 comp.	17 terme	18 comp.	18 terme
Nord	916 25	918 75	910 »	913 75	920 »	918 75	916 75	925 »	920 »	925 »	900 »	915 50
Paris à Rouen	1060 »	1067 50	1065 »	1062 50	»	1065 »	1070 »	1070 »	1072 »	1070 »	1050 »	1058 »
Rouen au Havre	520 »	520 »	525 »	523 »	525 »	528 50	528 75	531 25	530 »	»	520 »	515 »
Dieppe et Fécamp	250 »	»	247 50	»	250 »	250 »	250 »	»	250 »	250 »	243 »	»
Caen et Cherbourg	625 »	627 50	625 »	625 »	627 50	627 50	627 50	625 »	626 25	630 25	625 »	625 »
St-Germain	1715 »	1725 »	1720 »	1718 »	»	1725 »	»	1715 »	1740 »	1730 »	»	»
Versailles (r. g.)	540 »	540 »	537 50	»	»	»	»	»	537 50	»	»	»
Ouest	737 50	760 »	755 »	755 »	750 25	755 »	757 50	755 »	760 »	760 »	750 »	758 »
Paris à Sceaux	493 »	495 »	»	»	492 50	»	490 »	»	492 50	»	480 »	»
Cie d'Orléans	1078 »	1072 50	1067 50	1067 50	1072 »	1075 »	1072 50	1072 50	1080 »	1080 »	1065 »	1065 »
Paris à Strasbourg	833 75	848 »	850 »	850 »	840 »	840 »	837 50	842 50	850 »	852 50	840 »	847 50
Strasbourg à Bâle	370 »	367 50	368 75	367 50	370 »	»	368 75	370 »	367 50	»	370 »	»
Blesme à Gray	510 »	540 »	545 »	543 »	545 »	»	540 »	»	540 »	»	540 »	»
Paris à Lyon	955 75	949 »	955 75	956 25	957 50	957 50	957 50	955 »	960 »	952 75	945 »	950 »
Montereau à Troyes	290 »	290 »	283 »	290 »	283 »	»	285 »	287 50	280 »	»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	560 »	560 »	557 50	560 »	560 »	560 »	560 »	»	565 »	565 »	560 »	565 »
St-Étienne à Lyon	10325 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
D° (3) d'industrie	5850 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	785 »	770 »	785 »	765 »	770 »	775 »	775 »	780 »	785 »	790 »	770 »	780 »
Chemins du Midi	628 50	625 »	633 »	626 25	622 75	631 25	632 75	635 »	632 50	633 75	620 »	628 »
Bordea. à La Teste	277 50	»	277 50	»	»	»	277 00	»	277 50	»	265 »	»
Andréz. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellam^re	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	365 »	»	365 50	»	365 »	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	81 »	81 10	80 80	80 80	80 85	80 75	80 70	80 75	80 90	81 »	80 »	80 35
Rentes 4 1/2 0/0	104 »	104 20	104 »	103 70	104 50	104 25	104 15	104 10	104 »	104 10	103 50	103 80
Banque de France	2750 »	»	2745 »	»	2740 »	»	2740 »	»	2740 »	»	2735 »	»
Crédit mobilier	915 50	910 »	907 50	900 »	910 »	907 50	905 »	905 »	900 »	905 »	895 »	890 »
Comptoir national	690 »	692 50	695 »	685 »	700 »	»	700 »	705 »	710 »	715 »	695 »	690 »
Banque Foncière	925 »	920 »	910 »	910 »	902 50	910 »	900 »	905 »	900 »	920 »	855 »	895 »
D° Obligations (Cert.)	1112 50	»	1100 »	1100 »	1155 »	1111 25	1115 »	1100 »	1088 »	»	1090 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 12 au 18 mars 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	12	14	15	16	17	18
1851.	150,000	75 ans.	333	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	375 »	375 »	375 »	375 »	375 »	372 50
D°	50,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1160 »	1170 »	1170 »	1170 »	1170 »	1170 »
1853.	60,000	98 —	335	525	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	560 »	560 »	564 »	560 »	560 »	560 »
1852.	183,333	99 —	•	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelles 3 0/0	347 50	347 50	347 50	348 25	352 »	348 75
D°	2,300	99 —	1,000	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	1010 »	»	»	»	1010 »
D°	50,300	99 —	500	032	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	375 »	375 »	372 »	375 »	375 »	»
1845.	11,431	45 —	1,125	1,250	25	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	1113 »	»	»	»
D°	8,204	43 —	1,250	1,250	25	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	1112 »	»	1110 »	»
1853.	4,405	50 —	1,000	1,250	20	»	D° D°	Ouest	»	1131 25	»	1120 »	»	1120 »
1841.	7,843	50 —	1,105	1,250	25	»	D° D°	Saint Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	3,954	75 —	1,075	1,250	25	»	D° D°	D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	5,583	47 —	1,125	1,250	25	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	1145 »	»	»	»	1145 »	»
1848.	13,333	59 —	750	1,250	25	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	1155 »	»	»	»	1140 »	1140 »
1852.	130,000	99 —	340	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelle 1852	365 »	365 50	362 50	362 50	362 50	362 50
1848.	5,887	75 —	1,000	1,250	30	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	920 »	»
1847.	4,965	65 —	1,000	1,250	30	»	D° D°	D° Nouvelles	1125 »	»	1125 »	»	»	»
1840.	15,000	78 —	1,000	1,250	20	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	»	»	1065 »	»	»	»
1845	5,000	87 —	800	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	1310 »	»	1315 »	1315 »	»	»
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	55	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	525	15 50	D°	»	D° Nouvelles	540 »	»	540 »	»	540 »	»
1841.	4,000	» —	500	500	15 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 11 au 17 mars. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	11	12	14	15	16	17
Nord	915 » à 918 75	918 75 à 931 25	918 75 à 925 »	918 75 à 925 »	918 75 à 925 »	910 75 à 910 »
Paris à Strasbourg	847 50 à 843 75	857 50 à 850 »	857 50 à 855 »	847 50 à 863 »	857 50 à 860 »	837 00 à 855 »
Cie d'Orléans	1062 50 à 1087 50	1063 50 à 1087 50	1032 50 à 1067 50	1062 50 à 1087 50	1063 50 à 1087 50	1550 » à 1375 »
Paris à Rouen	1034 25 à 1068 75	1056 25 à 1062 75	1034 25 à 1068 75	1036 25 à 1068 75	1065 50 à 1087 50	1250 » à 1275 »
Rouen au Havre	518 75 à 521 25	518 50 à 525 »	515 00 à 523 »	512 50 à 525 »	512 50 à 525 »	515 50 à 525 »
Lyon	913 75 à 950 »	537 50 à 950 »	540 » à 545 »	540 » à 942 50	556 25 à 968 »	960 » à 965 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	510 »	Seyssel (français)... Asph.	1000	100	Gaz de Wasemmes	500	150	Sécurité... mar.	5000	25 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1185	D° (anglais)... Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	58 »	Sauvegarde... mar.	5000	5 0/0 b.
— Paton	25	47 50	Bastennes... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Vigie... mar.	5000	10 0/0 b.
— Courtois	50	45 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1850 A.	— de Besançon	430	525 »	Nationale... Inc.	5000	125 0/0 b.
Sambre à l'Oise... canal.	1000	800	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	4100 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale... Inc.	5000	500 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	1000	1500 »	Maubeuge (Nord)... Forg.	1/6 000	500	— de Versailles	500	558	Union... Inc.	5000	60 0/0 b.
Tenez... (cuivre).	100	137 50	Alais... Forg.	2000	1730	— Cherbourg	500	100	France... Inc.	5000	40 0/0 b.
Vieille-Montagne... (zinc).	200	1360 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1004	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix... Inc.	1000	3400 »
Presse Rhénane... (zinc).	375	1010	Providence... Forg.	1000	»	— Caillard	1000	585	Providence... Inc.	2500	20 0/0 b.
Meuse... (zinc).	250	375 A.	Hounauge. N. libér... Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	50	175 50	Urbaine... Inc.	5000	62 0/0 b.
Stolberg... (zinc).	750	1190	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	550	Omnibus (Entr. génér.)	1000	5525	Confiance... Inc.	5000	3 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)... cuivre.	100	85 P.	Valentin-Coq... Usins.	500	»	Omnibus (rive gauche).	550	250 »	Event. d'Avignon	31 50	»
Blanzy... charb.	1000	1850	Soc. Cail et Ce... Usins.	1000	1510	Favorites... Omnibus.	500	1600	— de Cette	45	»
Grand'Combe... charb.	1000	1320	Christofle... Usine.	500	800	Hirondelles... Omnibus.	1000	250	— de Fampoux	25	»
Chazotte... charb.	1/3520	40	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Orléanaises... Omnibus.	1000	760	Glaces d'Oignies.. Belg.	1000	1810 P.
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles... Omnibus.	500	460	— d'Aix-la-Chap.	375	545
Pont-de-Loup (sud)... charb.	1000	200	Gaz anglais... (Paris)	2500	5100 »	Compagnie gén.. Pet. V.	500	500 »	Guadalquivir	100	»
Mines de la Loire... charb.	1/65000	700 »	— français... (Dito)	500	1125 P.	Desirées... Pet. voit.	500	410 »	Docks	250	252
Centre-du-Flenu... charb.	1000	150	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes.. Pet. voit.	500	535 »	Journaux réunis	500	500
Long-pendu... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides... Pet. voit.	500	552 50	Maberly (Amiens)	500	570
Epinac... charb.	1/2 400	300	— du Nord (Batign.)	500	570 »	Générale... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Prévent)	500	545
Haute-Loire... charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	»	Lloyd français... mar.	5000	11 0/0 b.	Pont-Remy	500	497 50
Montchanin... charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports... mar.	5000	15 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	154
Arincourt... charb.	1/1 500	600	— de Bayonne	»	»	Mélusine... Assur. mar.	5000	15 0/0 b.	Richer	500	475

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRES.

N° 620. 12e ANNÉE. — N° 13. SAMEDI 26 MARS 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS. FONDÉ EN 1842. PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

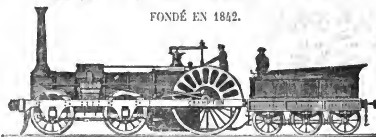
	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lorsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Caisse des Actions réunies.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le *Journal des Chemins de fer* a publié samedi dernier les numéros des obligations du Crédit foncier appartenant à la *Caisse des Actions réunies*. Nous avions cru devoir faire cette publication dans l'expectative du tirage qui devait avoir lieu le 22 mars. Le sort a été favorable aux actionnaires de la *Caisse*. Un de leurs numéros, le numéro *sept mille quatre cent dix*, a gagné un lot de *dix mille francs*.

Des nouvelles institutions de crédit

De toutes les émancipations pacifiques, la plus utile et la plus désirée était celle qui devait diminuer la puissance du capital; le moyen le plus sûr d'atteindre ce résultat, c'était d'étendre l'action des établissements de crédit et d'en multiplier le nombre. Sous ce rapport, le gouvernement actuel a fait plus et mieux qu'aucun de ses devanciers. Il a fait la conversion; il a obtenu de la Banque de France l'abaissement de l'intérêt qu'elle avait refusé aux époques de prospérité commerciale et de surabondance des capitaux; il a développé le Comptoir d'escompte et ouvert, par un concours réel et de grands priviléges, une vaste carrière aux Sociétés du Crédit foncier et du Crédit mobilier. Là s'arrête, quant à présent, l'action bienfaisante du gouvernement, et il s'en remet du soin de féconder sa pensée à la direction intelligente et expérimentée de ces divers établissements.

La Banque de France n'a pas fait défaut à sa mission. Il est vrai qu'elle était facile; il ne s'agissait que d'ouvrir un peu plus sa caisse et de remplir quelques cases vides de son portefeuille; mais on ne saurait cependant trop la louer d'avoir montré une décision et une facilité que ses précédents rendent encore plus méritoires. Le public a largement usé de la Banque; elle a tout reçu en fait de nouvelles valeurs, actions et obligations de chemins de fer; elle n'a même pas fermé sa porte au trop plein de la spéculation. En un mot, elle a réalisé, par l'exemple et par le fait, la grande pensée de l'abaissement de l'intérêt.

Le Comptoir d'escompte a agrandi le cercle de ses opérations, développé ses sous-comptoirs et surtout celui de l'industrie des chemins de fer. Il a augmenté son capital réel dont le chiffre calculé dans d'autres temps et pour de moindres besoins ne suffisait plus à son action.

Le Crédit foncier, qui avait le plus à faire, car pour lui tout était à créer en fait d'application, a reçu aussi du gouvernement le concours le plus réel, car l'État l'a subventionné et lui a permis tout à la fois de faire appel aux capitaux qui se contentent d'un intérêt et à ceux qui courent après le bénéfice d'une loterie.

Le Crédit foncier ne pouvait entrer immédiatement en fonctions comme les autres établissements de crédit. Il a dû même modifier sa première organisation. Ses opérations exigent un examen approfondi des affaires qu'on lui présente; elles entraînent le délai de longues formalités; le Crédit foncier se trouvait donc entre la nécessité d'assurer ses ressources pour les grandes affaires que l'avenir lui réserve et la difficulté, en attendant ses placements définitifs, d'employer utilement ses capitaux.

L'accueil fait à la première série de 100,000 obligations émises par le Crédit foncier, lui a donné lieu de penser qu'il pouvait trouver un bénéfice, ou si l'on veut une ressource de capital dans une seconde émission de 100,000 obligations.

Il a donc décidé que ces 100,000 obligations nouvelles seraient attribuées aux porteurs des premières, mais à la condition de payer pour les obtenir 100 fr. de prime. Sans critiquer le principe de cette opération, sans faire remarquer cette tendance à considérer la prime des actions et obligations comme l'expression de la valeur des nouveaux établissements de crédit, nous ne pouvons cependant nous dispenser de faire observer que la prime pour les actions du Crédit foncier, du Crédit mobilier, ne repose pas, comme pour nos grandes lignes de chemins de fer, sur des résultats connus, sur des revenus acquis. Le Crédit foncier et le Crédit mobilier sont des établissements de crédit en construction, et la prime qui devance leur avenir peut avoir l'inconvénient de faire écarter dans le présent de sages mesures et même de pousser à des opérations auxquelles on ne penserait pas s'il ne fallait justifier la prime pour la conserver.

La preuve que l'on peut se tromper sur la prime, sur sa valeur et sa solidité, c'est ce qui vient de se passer pour la souscription des 100,000 obligations du Crédit foncier. Malgré la prime obtenue par les titres de la première émission, la seconde émission peut être considérée comme une affaire manquée, du moins dans ce moment. Ce résultat

était facile à prévoir, et il a été prévu. Il eût pu être épargné si les conseils donnés dans de simples conversations eussent été confirmés par le retentissement de la publicité.

Le *Journal des chemins de fer*, malgré son opinion bien arrêtée sur cette question, a gardé le silence. Il a même enregistré, sans observation, une décision du Crédit foncier qui, en offrant des délais pour le versement des obligations, indiquait clairement que la souscription ne se ferait pas. Il n'y avait alors qu'une mesure à prendre, c'était, comme nous le demandions instamment, d'ajourner, non pas les versements, mais la souscription elle-même; car ce n'est pas l'argent qui a manqué, mais la volonté de souscrire. Cet ajournement eût consolidé la prime de 100 fr. par le classement des titres, et par la hausse qui en serait résultée sur les obligations déjà émises. Cet ajournement était d'ailleurs sans inconvénient, car le Crédit foncier est encore bien loin de l'emploi complet de ses ressources disponibles.

Nous n'avons pas voulu avoir avec le Crédit mobilier le même tort de réserve que nous avons eu pour le Crédit foncier : aussi lui avons-nous rappelé, et lui répétons-nous, qu'il ne doit pas faire d'appel au crédit avant d'avoir réalisé son capital de garantie; qu'il ne doit pas chercher des prêteurs pour six semaines avant d'avoir encaissé les capitaux qu'il pourra conserver et utiliser pendant toute la durée de la Société.

Ces deux nouvelles institutions de crédit sont unies par les liens de la fraternité; elles poursuivent une mission commune, celle de l'abaissement de l'intérêt; elles ne peuvent se faire de concurrence, et elles doivent se prêter au contraire un mutuel appui. Par la même raison, les enseignements que l'expérience donne au Crédit foncier doivent profiter au Crédit mobilier. Le Crédit foncier a péché pour avoir non seulement trop compté sur la prime, mais pour avoir voulu l'obtenir trop tôt; que cet exemple préserve le Crédit mobilier de la même erreur, ou du moins le détourne de la même préoccupation. L'insuccès de la souscription ouverte par le Crédit foncier n'est après tout qu'un échec passager et réparable; le Crédit foncier recevra plus tard la prime qu'on lui refuse aujourd'hui; mais toute erreur du Crédit mobilier en ce qui touche l'appel au crédit peut avoir des conséquences bien autrement graves. Le Crédit foncier emprunte et prête à de longues échéances; on ne fait pas tous les jours l'évaluation des propriétés qui lui servent de gage, et leur valeur ne se cote pas à la Bourse; mais pour le Crédit mobilier la situation est bien différente : à chaque grande variation dans le cours des titres qui se négocient, on fait le compte du portefeuille du Crédit mobilier, et c'est une raison puissante pour qu'il ne s'adresse au crédit que dans une sage mesure et en temps opportun.

Nous terminerons par une dernière observation : si le Crédit mobilier avait complété son capital de garantie, ne serait-il pas en meilleure situation pour faciliter au Crédit foncier la réalisation avantageuse de ses cent mille obligations, et ne vaudrait-il pas mieux pour tout le monde que cette opération fût faite avec le concours du Crédit mobilier que par celui de quelques maisons de banque, qui ne prendront ces obligations que pour les vendre au public beaucoup plus cher qu'il ne veut les prendre aujourd'hui ?

J. Mirès.

Bases d'appréciation des chemins de fer.

La connaissance exacte des chemins de fer, tant sous le rapport des recettes que sous celui des dépenses, n'est pas encore très-répandue. Les questions qui nous sont adressées chaque jour sur les produits probables de nos principales lignes prouvent que les renseignements fournis par les compagnies et les développements que nous leur donnons, n'ont pas été compris par la généralité des actionnaires et des capitalistes. Nous savons que l'examen de toutes ces questions présente quelques difficultés pour les personnes qui n'en font pas une étude spéciale; cependant il est des points que tous peuvent facilement apprécier, tels que les recettes et les dépenses, en rapprochant les résultats que nous publions chaque semaine et en considérant que les accroissements de recettes se traduisent par une réduction proportionnelle dans les dépenses. — Sous un autre point de vue, les actionnaires peuvent également se rendre compte de la valeur comparative de nos principales lignes, en mettant en regard les dépenses d'établissement et les recettes, et en ramenant ces deux éléments du problème à une proportion kilométrique.

Nous allons essayer de faire comprendre notre pensée, en indiquant les bases du travail que chacun peut faire pour se rendre compte de la valeur des divers chemins de fer.

CHEMIN DU NORD.

Cette ligne est exploitée sur une étendue de 710 kilomètres.

La dépense totale d'établissement s'est élevée comme suit :

400,000 actions versées à 400 fr.	160,000,000
Emprunt Boulogne, 37 millions 500,000 fr. à 3 0/0 ramenés à 5 0/0.	22,000,000
Dû à l'État, quatorze annuités à 2 millions chacune; en moyenne	23,000,000
Dépense totale.	205,000,000
Prime de 500 francs pour 400,000 actions	200,000,000
Dépense totale *au cours du jour*	405,000,000

Soit par kilomètre, 570,400.

Les recettes se sont élevées pendant le mois de janvier à 4,649,333 fr.

Soit, par kilomètre, 6,548 fr.

Ou 1.15 0/0 de la dépense kilométrique.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

Ce chemin n'a été ouvert, de Paris à Strasbourg, que depuis le 12 septembre 1852, et de Forbach à Saarrebruck dans le mois de novembre suivant.

D'un autre côté, la Compagnie n'ayant pas prévu toute l'importance du trafic qu'elle aurait à desservir dès l'origine de l'exploitation, n'a pu disposer jusqu'ici que d'un matériel insuffisant que l'on est en train de compléter; mais, en l'attendant, on a perdu beaucoup de transports. On ne peut donc comparer rigoureusement le chemin de fer de Strasbourg, dont le service est à peine organisé et dont le matériel est incomplet, à des lignes plus anciennes, comme le chemin de fer du Nord, dont les sections principales sont en activité depuis 1847, et le réseau entier depuis 1849.

C'est en tenant compte de cette différence essentielle et en se souvenant des progrès réalisés par les chemins de fer du Nord, d'Orléans et de Rouen, dans les six années qui ont suivi leur ouverture, qu'il faut examiner les résultats des débuts de l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg.

L'étendue totale du chemin de fer de Paris à Strasbourg est de 663 kilom.; mais il n'y a d'exploité en ce moment que 627 kilom. La dépense d'établissement pour les 663 kilom. s'est élevée comme suit :

250,000 actions de 500 fr..	125,000,000
Emprunt pour achever les travaux.	10,000,000
Total de la dépense. .	135,000,000
Prime de 330 francs pour 250,000 actions	82,500,000
Dépense totale *au cours du jour*	217,500,000

Soit par kilomètre, 328,000.

Recettes de janv. et févr. 1852, 2,937,947 francs pour 627 kil.,

Soit par kilomètre, 4,685 fr.

Ou 1.43 0/0 de la dépense kilométrique.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

Le chemin de Paris à Lyon, exploité seulement jusqu'à Chalon, n'a pu encore développer son exploitation par suite du retard apporté à son achèvement et à la construction de la section entre Lyon et Avignon; cependant malgré cette circonstance fâcheuse, les résultats obtenus sont satisfaisants.

Il ne faut pas d'ailleurs perdre de vue pour ce chemin, que le capital a été divisé en actions et en obligations et que, par suite, ses bénéfices pour les actionnaires, sont comparativement plus considérables que sur les chemins du Nord et de Strasbourg, dont le capital-action forme presque tout le fonds social.

L'étendue du chemin de Paris à Lyon est de 515 kilomètres. Les dépenses prévues de l'établissement s'élèveront comme suit :

240,000 actions de 500 fr..	120,000,000
Emprunt..............	80,000,000
Total présumé de la dépense.	200,000,000
Prime de 450 fr. sur 240,000 actions..................	108,000,000
Dépenses totales *au cours du jour*..................	308,000,000

Soit par kilomètre, 600,000.

Recettes de janvier et février 1853 2,648,067

Pour une longueur de 383 kilomètres.
Soit 6,914 fr. par kilomètre,
Ou 1.15 0/0 de la dépense kilométrique.

CHEMIN D'ORLÉANS.

L'étendue du chemin d'Orléans et de ses prolongements est de 1572 kilomètres, sur lesquels les parties exploitées forment 790 kilomètres, sans y comprendre la section d'Angoulême à Bordeaux, dont les produits ne peuvent être appréciés que lorsque la partie entre Poitiers et Angoulême sera livrée à la circulation.

La dépense sur cette ligne, quand tous les embranchements et prolongements seront terminés, peut être évaluée comme suit :

300,000 actions à 500 fr.	150,000,000 fr.
Emprunt ancien.....	24,000,000
Emprunts récent et à effectuer..........	150,000,000
Total.....	274,000,000
Prime, 565 fr. sur 300,000	169,500,000
Dépenses totales *au cours du jour*........	443,500,000

Soit par kilomètre, 282,100 fr.

Recettes de janvier et février 1852 sur une étendue de 790 kilomètres, 4,159,981.

Soit par kilomètre, 5,265.

Ou 1 fr. 86 0/0.

Mais il faut considérer que lorsque le chemin d'Orléans étendra son exploitation sur les embranchements de Limoges, de la Rochelle et de Rochefort, les recettes kilométriques seront moins élevées qu'aujourd'hui.

RÉSUMÉ.

Chacun des chemins dont nous venons de parler ayant une position spéciale en raison de l'époque à laquelle remonte sa concession, de la constitution de son capital, nous ne croyons pas qu'il y ait lieu d'établir entre eux en ce moment une comparaison rigoureuse; nous avons voulu seulement mettre tous les actionnaires à même de calculer la valeur propre de chaque ligne, comme nous le faisons nous-même.

J. Mirès.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Nous publions plus bas des renseignements précis sur la conclusion des arrangements intervenus entre la Compagnie de la Méditerranée et les liquidateurs de l'ancienne Compagnie représentant les porteurs d'éventualités.

Ces derniers abandonnent à la Compagnie la totalité de la somme de 5 millions que le Trésor restitue à titre de transaction sur l'ancien cautionnement. Cette somme, répartie entre toutes les actions, représente pour chacune un versement de 50 fr. dont les titres vont être libérés, et augmente véritablement ainsi de 50 fr. la valeur des actions.

Nous pouvons ajouter qu'un dividende résultant des bénéfices de l'exploitation, sera annoncé dans la prochaine assemblée générale convoquée pour le 30 avril prochain. Ce dividende appartiendra tout entier aux porteurs des actions actuelles. Un quart des bénéfices sera en outre mis à la réserve, conformément aux statuts.

En retour de l'abandon fait par les porteurs d'éventualités, il leur sera délivré des actions libérées de 300 fr., jouissance du 1er avril prochain.

Nous nous félicitons de l'heureuse solution donnée à l'affaire des éventualités d'Avignon ainsi que des résultats que donne la fusion des chemins de la rive droite et de la rive gauche du Rhône. C'est cette fusion qui, en donnant des bénéfices immédiats à la Compagnie, lui permet non-seulement de servir les intérêts sans rien prendre sur son capital, mais encore de payer un dividende qui s'accroîtra naturellement par suite de la mise en état des chemins de la rive droite. Le renouvellement de la voie entre Montpellier et Cette sera bientôt terminé et fournira les moyens d'étendre le trafic des charbons dans une proportion considérable.

Ad Blaise (des Vosges).

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

LIQUIDATION DES ÉVENTUALITÉS.

On peut considérer comme terminées les négociations engagées entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, à la suite du décret du 6 mars courant qui autorise la restitution de la moitié du cautionnement de cette dernière Compagnie. Le traité du 23 décembre 1851, dont les dispositions ont été récemment reproduites par le *Journal des chemins de fer*, reçoit certaines modifications dont l'objet principal est de supprimer les délais stipulés pour la délivrance aux porteurs d'éventualités, des 20,000 actions de Lyon à la Méditerranée qui leur sont attribuées par ce traité. On sait que ces 20,000 actions doivent être réparties entre les 283,000 éventualités en raison de 14 éventualités 15/100 pour une action. Cette proportion est maintenue; mais les actions qui auraient été libérées à 250 fr. seulement, et qui seraient demeurées à la souche sans porter intérêt pendant un an ou deux encore, seront libérées de 300 fr., jouissance du 1er avril prochain.

La combinaison adoptée pour l'exécution de la convention du 23 décembre 1851, permet également de libérer d'un dixième 70,000 actions aujourd'hui en circulation, indépendamment de tout versement des actionnaires. Ces actions, après avoir effectué le versement de 75 fr., appelé à partir du 1er avril, se trouveront ainsi, comme les actions délivrées aux porteurs d'éventualités, libérées de 300 fr.

Telles sont les bases qui ont été adoptées par les délégués des deux compagnies, et que le Conseil d'administration a ratifiées dans sa séance du 24 mars. La conclusion du traité paraît seulement devoir être subordonnée à l'encaissement des 5 millions, dont le décret du 6 mars autorise la restitution. Cet encaissement ne saurait tarder, les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon ayant déjà fait connaître à M. le ministre des finances leur acquiescement à la transaction qui résulte du décret.

L'exécution matérielle du traité et la délivrance des titres de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée auront lieu après l'approbation de l'assemblée générale de Lyon à la Méditerranée, convoquée pour le 30 avril prochain.

G. Lenoir.

Chemin de fer de St-Germain.

EMBRANCHEMENT D'AUTEUIL, PASSY ET NEUILLY.

L'enquête ouverte par ordre de M. le ministre des travaux publics et à la demande du conseil municipal de Neuilly, pour un chemin de fer des Batignolles au pont de Neuilly, s'embranchant sur le chemin de chemin de Paris à Passy et à Auteuil, vient d'être terminée; la commission d'enquête s'est réunie mardi, à l'Hôtel-de-Ville, pour l'examen de cette affaire, qui ne peut souffrir de retards, puisque c'est à la demande des autorités locales et de l'administration supérieure que la Compagnie de Saint-Germain a été mise en demeure de réaliser ses anciens projets.

Chemin de fer d'Orléans.

Une nouvelle importante a circulé aujourd'hui. On assure que la Compagnie d'Orléans est sur le point d'obtenir la concession du chemin de Tours au Mans.

G. Lenoir.

Crédit foncier de France.

TIRAGE DES LOTS.

Le premier tirage des obligations du Crédit foncier de France a eu lieu aujourd'hui à l'Hôtel-de-Ville, salle Saint-Jean.

Le bureau du tirage se composait de MM. Hailig, président du Conseil d'administration; Bartholony, vice-président; comte Xavier Branecki, vice-président; Delavergne, Thibault, Dailly, prince Sapihea de Renneville, Hély-d'Oissel, membres du Conseil.

M. de Lorme, commissaire de gouvernement; MM. Darblay, Paravey et Cotelle, censeurs, assistaient à l'opération, ainsi que M. Wolowski, directeur, M. Ch. Laurent, sous-directeur du Crédit foncier de France, et M. Léon Faucher, ancien ministre de l'intérieur.

La séance a été ouverte à onze heures par la lecture du procès-verbal dressé par une commission du Conseil d'administration chargée, avec l'assistance des censeurs et des commissaires du gouvernement, de la vérification des 200,000 numéros qui doivent être déposés dans la roue et qui en seront successivement extraits au moyen de quatre tirages par an.

La somme totale des lots afférents à ces 200,000 numéros dépasse 50 millions de fr.

Ces 200,000 numéros ont été déposés dans 400 cartons contenant chacun 500 tubes hermétiquement scellés, et renfermant chacun chacun un de ces numéros.

L'armoire immense qui contient ces 400 cartons a été, après la vérification faite de la réglarisation du classement de ces 200,000 numéros, munie de sceaux régulièrement apposés, qui ont été reconnus intacts par des censeurs et le commissaire du gouvernement.

Ces cartons ont été successivement exposés au public, qui a pu constater que chacun d'eux contenait les 500 numéros indiqués.

En outre, sur la demande de plusieurs personnes présentes, les numéros indiqués par celles-ci ont été immédiatement relevés des tubes et montrés au public.

Ensuite, on a procédé à la mise successive des numéros dans la roue. Cette roue est en bronze et en glaces; elle a 4 mètres 50 centimètres de circonférence; elle se manœuvre par des poignées en cuivre posées sur le tambour.

A l'intérieur existent huit palettes en fer qui chassent les numéros au milieu de la roue et les mélangent incessamment.

Une petite porte est pratiquée dans le tambour pour opérer le tirage; sa serrure est à garniture mobile et possède trois combinaisons différentes, c'est-à-dire trois clefs pour l'ouverture.

Un enfant confié à l'assistance publique a extrait successivement les neuf premiers numéros portant prime, dans l'ordre suivant :

Le 1er n° sortant,	56,847	100,000 fr.
2e,	131,576	50,000
3e,	167,873	50,007
4e,	156,080	20,000
5e,	106,683	10,000
6e,	7,410	10,000
7e,	181,602	10,000
8e,	11,493	10,000
9e,	168,028	10,000

ACTES OFFICIELS.

Chemins du Midi.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et avenir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention intervenue, le 24 août 1852, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, est et demeure approuvée, sauf ratification par la loi des articles dudit cahier des charges relatifs à la subvention et à la garantie d'intérêt stipulées en faveur de la Compagnie concessionnaire.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 24 mars 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,

P. MAGNE.

Crédit foncier de France.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et avenir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur ;

Vu notre décret du 10 décembre 1852, rendu dans la forme prescrite pour les règlements d'administration publique;

Vu les modifications qui ont été introduites en conséquence dans les statuts de la Banque foncière de Paris,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications apportées aux statuts de la Banque foncière de Paris, aujourd'hui *Crédit foncier de France*, sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 3 mars 1853, devant Mes Noel et Turquet, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletins des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires de chacun des départements compris dans la circonscription du Crédit foncier de France.

Fait au palais des Tuileries, le 22 mars 1853.

NAPOLÉON,

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur.

F. DE PERSIGNY.

Inauguration du chemin de fer de Turin à Savigliano.

La première inauguration d'un chemin de fer dans les Etats Sardes a eu lieu le 13 mars, en grande pompe, comme il convient à un événement de cette importance. Le roi de Sardaigne et le prince héréditaire ont voulu assister à cette cérémonie; le prince de Savoye-Carignan, le sénat, la chambre des députés, les ministres et des personnes de toutes les classes composaient le convoi parti de Turin, à 10 heures 1/2, et rendu à Savigliano à midi moins quelques minutes, aux applaudissements de la population tout entière, interrompus seulement par des concerts de musique formés des musiciens de la ville et des fanfares du régiment de Savoye-cavalerie. La station de Savigliano était ornée avec goût et magnificence; c'est une construction vaste et d'un bon style. La cérémonie religieuse, célébrée par M. Callabianca, évêque de Casale et originaire de Savigliano, empruntait un nouvel intérêt à cette circonstance.

S. M. quitta Savigliano, après cette cérémonie, par un convoi spécial. Les invités furent réunis dans un banquet offert par la Compagnie du chemin de fer.

Les journaux sardes du 15, la *Gazette piémontaise*, le *Parlamento*, l'*Opinione*, rendent un compte détaillé de toutes les circonstances de cette fête magnifique et se plaisent à rendre justice au directeur de la Compagnie, M. Xavier Muncardi ; à M. Spurgazzi, l'ingénieur; à M. Gujet, ingénieur chargé du matériel et qui a conduit, le jour de l'inauguration, le convoi royal.

Un bel avenir, dit le *Bulletin des chemins de fer de Turin*, est promis à cette voie, comme ouvrant un débouché aux produits de la province d'Alba, de Salme et de Mondori. La ville de Savigliano, en particulier, profitera grandement de sa position intermédiaire dans cette circulation.

Salme sera sans doute relié prochainement à Savigliano par un chemin de 13 kilom. et demi. Le projet de cet embranchement, patroné d'abord et accueilll avec faveur, avait été abandonné; mais il est à la veille d'être repris. Il y va de l'intérêt réciproque de ces deux villes.

On compte que la ligne de Savigliano sera prolongée, cette année, jusqu'à Fossano, et peut-être jusqu'à Centallo.

Lampes colorées sur les chemins de fer anglais.

Les lumières dont on se sert sur les chemins de fer anglais sont ordinairement de trois couleurs : *rouge* signifie danger ; *vert*, précaution ; *blanc*, entière sûreté. Quand les trains sont en marche, *blanc* signifie toute sûreté pour la grande vitesse ; *vert*, s'avancer doucement ; *rouge*, s'arrêter complètement.

Tout le monde sait que la lumière blanche est le résultat de la combinaison de trois couleurs primitives, le rouge, le bleu et le jaune. Si deux d'entre elles sont mélangées et forment une couleur secondaire, avec la troisième couleur primitive le blanc sera obtenu ; c'est-à-dire que cette troisième doit être *le complément* des deux couleurs secondaires pour en arriver à ce résultat. Le rouge et le bleu produisent le violet : la couleur complémentaire est le jaune. Le rouge et le jaune forment l'orange : la couleur complémentaire est le bleu. Le bleu et le jaune donnent le vert : la couleur complémentaire est le rouge.

Ce qu'il y a de curieux sur les chemins de fer, c'est que *le rouge*, qui signifie danger, et *le vert*, précaution, forment ensemble *le blanc*, qui est le signe de la plus entière sûreté. Mais souvent il est difficile de s'y reconnaître. Si les rayons d'une lampe verte, comme celles dont on se sert dans les chemins de fer, tombent sur un plan blanc en même temps que ceux d'une lampe rouge à égale distance, les rayons rouges domineront, bien qu'ayant perdu beaucoup de leur force; pour rétablir l'équilibre, il faudra éloigner la lumière rouge, pour permettre aux rayons verts de conserver leur force et obtenir le blanc en équilibrant les deux couleurs.

Il y a quelques semaines, on fit une expérience sur un chemin de fer avec des lumières rouges et vertes. On plaça un homme au bout d'un tunnel de 400 yards de longueur, et on lui fit faire des signaux *avec les deux lumières ensemble*. L'aiguilleur de l'autre bout, ignorant le but de l'expérience, déclara sans hésiter que la lumière était blanche, et eut beaucoup de peine à croire qu'une lumière rouge et une verte produisaient celle qu'il voyait.

Il peut arriver, dans une course à toute vitesse, qu'une lumière rouge et une verte frappent à la fois l'œil du chef du train, sans qu'il puisse distinguer leur différente position, à cause des mouvements précipités de la locomotive. Il pourra se baser souvent sur un signal blanc.

Il est presque certain que les couleurs peu distinctes des signaux, ou le mélange des rayons de différentes lumières, ont été la cause de beaucoup d'accidents sur les chemins de fer ; il faut espérer que sous peu les ingénieurs s'occuperont de ces questions, si importantes pour la sûreté publique.

Navigation transatlantique par steamers à hélices.

Au moment où l'on s'occupe en France d'établir des lignes de steamers transatlantiques, que partout on cherche à améliorer les navires à hélices, il est bon de mettre sous les yeux de nos lecteurs un aperçu des dépenses et des recettes, tel qu'il a été donné par la nouvelle Compagnie qui se forme aujourd'hui en Angleterre. Qu'on nous permette d'abord quelques observations rétrospectives sur la navigation à vapeur transatlantique.

Il y a environ quatorze ans, MM. Cunard établissaient à Liverpool entre cette ville et Halifax un service mensuel, qui devint bi-mensuel et qui est maintenant hebdomadaire. Depuis quatre ans les Américains ont créé une ligne rivale qui, se réunissant à deux autres lignes du Havre et de Brême, forme un second service hebdomadaire intercalé avec celui des Cunard. De cette manière les deux continents, l'Europe et l'Amérique, restent rarement plus de trois jours sans communications. Toutefois un grand inconvénient est attaché à ces entreprises : jamais le fret ni le nombre des passagers n'ont suffi à payer les dépenses, et les Compagnies ont été obligées de demander une subvention à leur gouvernement respectif, subvention sans laquelle il eût fallu renoncer à la navigation à vapeur, jusqu'à ce qu'on eût trouvé le moyen de réduire les dépenses. On s'est alors occupé de remplacer les roues des steamers par des hélices, et les Cunard eux-mêmes possèdent trois bâtiments construits sur ce dernier principe, qui paraissent avoir répondu à leurs vues. Il y a cependant pour la Compagnie Cunard un grand avantage résultant de son antériorité, des relations déjà établies par elle, et d'une administration déjà établie, tandis que la nouvelle Compagnie anglaise a tout à créer, matériel et administration. Cette Compagnie a lancé un prospectus où elle explique le but de ses opérations, en même temps qu'elle donne l'estimation de ses dépenses et de ses profits. C'est l'extrait de ce travail dont nous publions aujourd'hui la traduction, sans en prendre en aucune manière la responsabilité.

Le but de la Compagnie est d'établir des communications par la vapeur, économiques, promptes et directes pour fret et passagers, entre Londres, Liverpool, les États-Unis et les colonies anglaises de l'Amérique du Nord, au moyen de steamers à hélices en fer de première classe, qui partiront alternativement de Londres et de New-York, pendant toute l'année. Il sera pareillement établi une ligne pour le Canada, abordant probablement à St-Jean (Terre-Neuve) en allant et en revenant, du mois d'avril au mois d'octobre inclusivement ; le reste de l'année, afin qu'elle ne soit pas interrompue entièrement, la ligne s'arrêtera à Portland, port de l'État du Maine, qui sera bientôt relié à Québec et à Montréal par un chemin de fer actuellement en voie de construction.

Par suite de la grande économie qu'apporte le système à hélices appliqué aux bâtiments en fer, on s'en sert pour les grandes lignes, et on voit qu'ils soutiennent la concurrence, non-seulement avec les voiliers pour le fret, mais encore avec les steamers à roues des Compagnies subventionnées pour le transport des passagers. La régularité et la promptitude étant assurées, il ne peut y avoir de doute sur la réussite d'un projet si bien accueilli de tous les commerçants en relation avec l'Amérique du Nord, et tout fait espérer un dividende satisfaisant sur les capitaux déjà versés. Il est à remarquer qu'il n'y a pas de bâtiment à vapeur direct du port de Londres pour l'Amérique du Nord, et que les marchandises qui y sont expédiées par Southampton ou Liverpool ont à payer des frais énormes de chemin de fer et autres. Cette observation est d'autant plus importante que les produits américains sont généralement plus lourds et d'une valeur moindre que les marchandises d'Europe ; le tabac, qui d'après les règlements, doit être chargé sur un seul bâtiment, s'expédie jusqu'à présent par voiliers et n'arrive au port que dans une moyenne de trente jours. Tous ces inconvénients disparaissent avec les avantages offerts par la nouvelle Compagnie.

Le commerce actuel de Londres, Liverpool et autres ports de la Grande-Bretagne avec les États-Unis et les colonies anglaises de l'Amérique septentrionale, est par an de 3,850,172 tonneaux de chargement, pour lesquels 45 steamers à roues et à hélices ne comptent que pour la faible proportion de 222,617 tonneaux, d'après les rapports faits au parlement en 1851-1852 ; le nombre total des passagers en 1851 a été de 310,062. Faciliter d'une manière incontestable une partie de ces relations déjà immenses, et qui s'étendent encore rapidement, établir entre les colonies anglaises de l'Amérique du Nord et la mère-patrie une communication à vapeur directe dont le besoin est imminent, en même temps multiplier les rapports intercoloniaux, voilà le but principal de la Compagnie. Pendant la saison navigable, des bâtiments quitteront alternativement Londres et Liverpool pour Québec et Montréal, de là, rencontreront les steamers des lacs, qui transporteront les passagers et les marchandises dans l'intérieur à leurs destinations respectives sur les lacs Ontario, Érié, Huron et Michigan, en faisant escale à Kingston, Toronto, Hamilton, Chicago et aux ports intermédiaires.

Ainsi les steamers de la Compagnie, arrivés à Québec ou Montréal, transborderont leurs passagers et leur fret sur les steamers du lac, et l'émigrant pourra se rendre jusqu'à 1,500 milles dans l'intérieur sur le même bâtiment. On peut se faire une idée de l'immensité du commerce sur les lacs et sur le Saint-Laurent par le chiffre de 3,000,000 de livres dépensés en Canada pour l'achèvement d'un système de canaux qui relient directement la série des lacs de l'Amérique du Nord avec les ports maritimes. L'estimation des affaires s'élève au-dessus de 200,000,000 dollars, et en 1848 elles ont dépassé de 40,000,000 de dollars la totalité de l'exportation étrangère dans tous les ports des États-Unis. Les bâtiments employés sur les lacs par les États-Unis et l'Angleterre est de plus de 205,000 tonneaux et emploient 13,000 hommes.

L'importance d'une communication régulière par la vapeur avec l'Angleterre se fait tellement sentir dans ses colonies, que le gouvernement du Canada et celui de Terre-Neuve ont offert des primes pour en encourager l'entreprise. Le comité, au nom de la Compagnie, a conclu pour sept ans un arrangement provisoire avec les contracteurs qui ont obtenu de servir la ligne du Canada, par lequel la Compagnie sera tenue la première année d'expédier au mois un steamer par mois, du 1er avril au 31 octobre à Québec ou Montréal et retour et du 1er novembre au 31 mars, à Portland, État du Maine, et retour, avec les malles et un agent de la poste, s'il est jugé nécessaire : les six années suivantes, le service sera bi-mensuel avec les mêmes ports et retour. On espère conclure sous peu avec le gouvernement de Terre-Neuve un arrangement qui permettra à la Compagnie de réaliser le projet qu'elle a de faire toucher quelques-uns de ses steamers à cette île.

De plus, le chiffre des recettes du Canada sera au moins de 8 pour cent sur le capital affecté au service de cette ligne, et les bâtiments qui y seront employés sont par le contrat exempts de droits de port, de phare et de tous les autres droits provinciaux du Canada. On espère faire un contrat semblable avec le gouvernement de Terre-Neuve au moyen duquel (le privilége d'exemption de droits provinciaux obtenu, et en comprenant les transports d'es-

Estimation des recettes et des dépenses d'un steamer en fer à hélices de 1800 ou 2000 tonneaux et de 350 à 400 chevaux par voyage de Londres ou Liverpool à New-York ou au Canada et retour, basée sur la moyenne des voyages des steamers à hélices à travers l'Atlantique pendant l'année.

UN VOYAGE EN DEUX MOIS.

DÉBIT. DÉPENSES.		RECETTES.	CRÉDIT.
Frais de port, droits d'entrepôt, de quai, etc., en Angleterre et en Amérique, chargement et déchargement, magasin pour les machines et frais divers, y compris les agences . . . liv. st.	1,000	Recette nette des passagers pour l'Amérique (avec des chambres de première, deuxième et troisième classe) déduction faite du prix des provisions, du change, etc. liv. st.	2,300
Salaire du capitaine, des officiers, des ingénieurs et de l'équipage. . . .	500	Fret pour l'Amérique. . . .	1,850
Vivres pour les mêmes	225	Recette nette des passagers pour l'Europe. . . .	1,000
Charbon, aller et retour. . . .	750	Fret pour l'Europe. . . .	1,250
Frais d'administration, de bureau, salaire, impression	100		
Assurance. . . .	700		
liv. st.	3,275		
A ajouter pour frais d'entretien (réparations à la coque et aux machines, détérioration du matériel) calculé largement à	1,500		
Balance qui forme le profit par voyage. . . .	1,625		
liv. st.	6,400	liv. st.	6,400

Balance formant le profit par voyage. 1,625

Dix bâtiments à 6 voyages par an feraient 60 voyages

A déduire pour accidents, réparations et l'hiver . . . . 10 »

Profit total sur. . . . . 50 voyages 81,250

ou environ 12 1/2 pour cent par an.

pièces, de petits paquets, etc., non mentionnés ci-dessus) les profits de la Compagnie s'accroîtraient considérablement.

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1re Chambre)

Présidence de M. Debelleyme.

Audience du 16 février.

CHEMIN DE FER. — ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS. — SERVICES EN CORRESPONDANCE AVEC LA VOIE DE FER. — CONCURRENCE.

Le sieur Merleux de Saint-Germain, entrepreneur de transports à Abbeville, avait monté divers services de correspondances se rattachant à la ligne du Nord à Abbeville, en destination du Tréport, de la ville d'Eu, de Saint-Valery, d'Hesdin et d'Auxy-le-Château. La Compagnie du Nord, dans le but de faciliter aux voyageurs une correspondance directe avec la voie de fer, avait concédé au sieur de Saint-Germain un bureau dans l'intérieur de sa gare pour l'enregistrement des voyageurs et la réception des articles de messageries, à la charge par lui d'effectuer un certain nombre de départs par jour, pour les points ci-dessus indiqués, à des prix fixés à l'avance et qu'il lui était interdit de dépasser.

MM. Deray, Hermann, Laneuville, Lavienville et Bienaimé, maîtres d'hôtels ou entrepreneurs de transports, prétendant qu'il résultait pour eux de l'établissement de ce bureau un préjudice, soit pour leurs hôtels, soit pour leurs services de messageries, ont introduit une instance à l'effet : 1° de faire fermer le bureau ; 2° d'obtenir des dommages-intérêts basés sur le privilége que la Compagnie du Nord aurait accordé au sieur de Saint-Germain à leur préjudice.

La Compagnie du Nord répondait que ces services étant directs, l'intérêt des maîtres d'hôtels n'était pas en jeu; qu'au surplus, elle était prête à accorder les mêmes conditions à tous ceux qui voudraient prendre envers elle et envers le public les mêmes charges et les mêmes obligations, et que, par cette offre, le principe d'égalité invoqué par les demandeurs se trouvait respecté.

Le tribunal de première instance de la Seine, saisi de cette contestation, après avoir entendu Me Mathieu, avocat des sieurs Deray, Hermann et consorts, et Me Baud, avocat de la Compagnie du Nord, a rendu le jugement dont voici les termes :

« Le Tribunal,

» Attendu qu'il est constant, en fait, que le service de l'entreprise dirigée par Merleux de Saint-Germain, à raison de laquelle il a passé un traité avec la Compagnie du chemin de fer du Nord, a uniquement pour objet le transport des voyageurs qui se rendent directement de la gare d'Abbeville à différents ports du littoral de la Manche, et réciproquement de ces ports à la gare du chemin de fer d'Abbeville ; mais que les voitures de cette entreprise ne s'arrêtent jamais à Abbeville; qu'elles n'y ont point de station, et qu'elles ne traversent même pas la ville, si ce n'est dans des circonstances exceptionnelles; qu'ainsi elles ne peuvent, dans aucun cas, nuire aux entrepreneurs d'omnibus, dont la destination est, au contraire, de conduire les voyageurs dans l'intérieur de la ville, ni aux propriétaires d'hôtel auquel ces omnibus sont attachés;

» Attendu, d'ailleurs, que rien ne justifie l'allégation des demandeurs, qui prétendent que la Compagnie du chemin de fer aurait encouragé ou toléré des actes de concurrence nuisibles aux entrepreneurs d'omnibus de la part d'entreprises rivales;

» Attendu qu'en passant avec Merleux de Saint-Germain le traité dont il s'agit pour le transport direct des voyageurs de la gare d'Abbeville aux différents ports de la Manche, et en lui concédant, pour faciliter ce service, un bureau spécial dans l'intérieur de la gare, la Compagnie du chemin de fer du Nord n'a fait qu'user, dans l'intérêt général, aussi bien que dans son propre intérêt, du droit qu'a toute Compagnie de chemin de fer de stipuler des conventions entre elles et les entrepreneurs de voitures publiques en correspondance avec les stations du chemin de fer;

» Que de telles conventions, en même temps qu'elles peuvent être utiles aux intérêts de la Compagnie, sont essentiellement avantageuses pour le service public, et n'ont rien de contraire à la loi, pourvu que, d'une part, tous les entrepreneurs qui voudraient passer de semblables conventions avec la Compagnie y soient admis aux mêmes conditions; et que, d'une autre part, le principe de l'uniformité des tarifs ne soit pas violé vis-à-vis des voyageurs;

» Attendu que les demandeurs n'établissent pas que l'une ou l'autre de ces conditions ait été méconnue;

» Qu'en ce qui les concerne, ce serait à eux à prouver, non-seulement que l'entreprise de Merleux de Saint Germain est contraire à leurs intérêts, ce qui ne peut suffire pour justifier leur demande, mais que leur droit de concurrence a été repoussé par la Compagnie; qu'il faudrait pour cela qu'ils eussent proposé à la Compagnie d'établir un service semblable à celui de Merleux de Saint-Germain, s'exploitant dans la même direction, aux mêmes conditions, et offrant les mêmes avantages, tant pour la Compagnie du chemin de fer que pour le public;

» Attendu que les demandeurs ne justifient nullement et n'allèguent même pas que de semblables propositions aient jamais été faites par eux à la Compagnie;

» Attendu que l'exploit du 21 juillet 1852, qualifié par eux de mise en demeure, n'est autre chose qu'une protestation en termes vagues contre l'établissement de Merleux de Saint-Germain et contre le prétendu refus de la Compagnie de leur consentir les mêmes avantages qu'à lui; mais que le procès-verbal ne contient aucune offre ni aucune proposition de la part des demandeurs, tandis que, au contraire, il est constant que la Compagnie du chemin de fer a toujours offert et offre encore de leur consentir les mêmes avantages qu'à Merleux de Saint-Germain, aussitôt que, de leur côté, ils se soumettront aux mêmes obligations;

» Attendu, d'ailleurs, en ce qui concerne l'égalité et l'uniformité des tarifs, que, quels que soient les prix stipulés entre Merleux et la Compagnie du chemin de fer du Nord, cette stipulation ne peut porter aucun préjudice au public; qu'elle lui est, au contraire, avantageuse, puisque la réduction du prix total de chaque place entre Paris et les ports de mer, y compris le transport par les voitures partant de la gare ou y arrivant, est le même pour tous les voyageurs qui font le même trajet et leur profite à tous également;

» Déboute Deray et consorts de leur demande et les condamne aux dépens. »

COUR D'ASSISES DE LA SEINE.

Présidence de M. Hély d'Oissel.

Audience du 23 mars.

FAUX EN ÉCRITURE DE COMMERCE. — ÉVENTUALITÉ DU CAUTIONNEMENT DES CHEMINS DE FER DE BORDEAUX A CETTE. — 800 FAUX TITRES.

Trois imprimeurs lithographes, qui, s'ils sont coupables, n'ont été que les instruments d'un quatrième accusé contumace, comparaissaient aujourd'hui devant le jury sous l'accusation d'avoir fabriqué huit cents titres au porteur connus sous le nom d'*éventualités du cautionnement du chemin de fer de Bordeaux à Cette*, dont cent soixante-dix au moins ont été émis et sont entre les mains de la justice.

Les accusés présents déclarent se nommer: 1° Charles-Xavier Gérard, ouvrier imprimeur, âgé de 27 ans; 2° Emile-Henri Hurez, imprimeur lithographe, âgé de 31 ans; 3° Eugène Huot, ouvrier imprimeur, âgé de 25 ans.

Me Meynard de Franc occupe le siége du ministère public.

MMes Louis Nouguier, Racle et Chamageran sont assis au banc de la défense.

M. le greffier Commerson donne lecture de l'acte d'accusation; il est ainsi conçu:

L'ancienne compagnie, aujourd'hui en liquidation, du chemin de fer de Bordeaux à Cette, a émis des titres au porteur donnant droit à un certain nombre de parts de 39 fr. 90 c. 14 millièmes chacune dans le cautionnement de 14 millions versé par cette société au Trésor. Il y a des titres de une, deux, six et vingt-quatre parts. Les titres de une ou deux parts sont sur papier vert, ceux de six parts sur papier jaune, ceux de vingt-quatre parts sur papier bleu.

Ces valeurs étaient au mois de juillet et d'août 1852 l'objet de nombreuses négociations à la Bourse de Paris, lorsqu'une circonstance fortuite vint révéler l'existence de faux titres mis dans la circulation. Le sieur Gil Kennedy, banquier à Paris, s'étant aperçu qu'il avait en sa possession deux coupons de 24 parts, chacun portant le même numéro 3,533, mais datés, le premier du 12 octobre 1849, et le deuxième du 20 du même mois, s'empressa de communiquer ces deux titres au sieur Tarbé des Sablons, liquidateur de la compagnie.

Celui-ci reconnut aussitôt que le titre daté du 20 octobre était faux. Bien que ce titre paraisse en effet parfaitement semblable aux titres vrais, un examen attentif y fait remarquer des dissemblances qui ne permettent pas de le confondre. Ainsi, les titres véritables sont entièrement imprimés en caractères typographiques, la date et la signature seules sont écrites à la main. Le titre faux au contraire est lithographié et les signatures sont reproduites par le procédé de l'autographie; enfin, la force et la nuance du papier ne sont pas exactement les mêmes.

La nouvelle de cette découverte causa une vive émotion parmi les spéculateurs; des recherches, des vérifications minutieuses furent faites, et elles fournirent la preuve qu'un grand nombre de titres faux, tous de 24 parts, avaient été lancés dans le commerce depuis le commencement du mois d'août. 170 de ces titres ont été déposés entre les mains de la justice.

Les coupables ne tardèrent pas à être découverts. Le sieur Saffroy, pharmacien, demeurant rue du Faubourg-Saint-Denis, 9, s'était fait remarquer depuis le commencement d'août par la multiplicité des ventes qu'il avait faites de titres de 24 parts de la Compagnie des chemins de fer de Cette à Bordeaux.

Pour expliquer la possession d'un aussi grand nombre de ces valeurs, il annonçait qu'il avait à Bordeaux un frère agent de change, qui trouvait plus avantageux de négocier ces actions à Paris qu'à Bordeaux, et qui le chargeait d'opérer pour son compte; il ne niait pas du reste spéculer en outre dans son intérêt personnel. Quoi qu'il en soit, ces explications étaient difficilement acceptées par les habitués de la coulisse. Dès que l'existence de titres faux fut constatée, on se rappela que la plupart de ceux livrés par Saffroy appartenaient à la série D; et c'est précisément de cette lettre que sont marqués tous ceux qui sont falsifiés.

Enfin, le jour même où s'était répandu à la Bourse le bruit qu'on avait découvert un titre faux, Saffroy avait quitté Paris en disant qu'il allait chasser dans le département de la Seine, quoique la chasse ne fût pas encore ouverte à cette époque; et il n'a plus reparu.

Ces circonstances le signalaient comme l'auteur du crime; on s'enquit de ses relations, et l'on apprit qu'il avait eu des rapports avec les nommés Gérard et Hurez, imprimeurs lithographes.

Une perquisition fut faite au domicile de Gérard. Elle n'amena la saisie d'aucune preuve matérielle; mais Gérard, mis en présence du magistrat instructeur, lui fit des aveux complets.

Il résulte de ses déclarations, qu'au mois de juin Saffroy est venu lui proposer de fabriquer, moyennant une forte récompense, des faux titres de la Compagnie du chemin de fer de Cette à Bordeaux. Après quelque hésitation, il a accepté cette proposition; mais, comme il n'avait pas de presse lithographique en sa possession, il a été obligé de s'associer le nommé Hurez, imprimeur lithographe. Il en a prévenu Saffroy, qui a eu des conférences avec Hurez.

Arrêté quelques jours après, à son retour d'un voyage, Hurez a confirmé ces déclarations; il a fait connaître avec la plus grande précision la manière dont les faux titres ont été fabriqués. Saffroy voulait en tirer mille; mais sept ou huit cents seulement ont été confectionnés et lui ont été remis. Gérard avoue avoir touché 1,800 fr. et Hurez 1,400 fr.; tous deux reconnaissent qu'ils se sont adjoint un tiers qui les a aidés sciemment dans leur coupable industrie. Ils refusent toutefois de donner son nom, parce que, disent-ils, c'est un jeune homme qu'ils ne voudraient pas enlever à sa mère dont il est le soutien.

L'instruction a révélé que ce jeune homme n'est autre que Huot (Eugène), âgé de vingt-cinq ans, ouvrier lithographe, trouvé chez Hurez au moment où la justice s'y est transportée. Pressés de répondre si cet ouvrier, qui vivait effectivement avec sa mère et la soutenait de son travail, est celui qu'ils ont désigné, Girard et Hurez ont baissé la tête et gardé le silence, n'osant pas nier sa participation au crime qu'ils ont commis. Huot proteste de son innocence; mais ses relations avec Hurez, l'amitié qui les unit et que prouve une correspondance saisie au domicile de ce dernier, le signalement donné par Girard du jeune homme dont il a tu le nom, tout concourt à démontrer sa culpabilité.

Saffroy n'a pu être arrêté; il paraît être parvenu à quitter la France et s'être réfugié en pays étranger.

En conséquence, Louis-Jules Saffroy, absent, Charles-Xavier Gérard, Emile-Henri Hurez et Eugène Huot, sont accusés d'avoir, en 1852, commis le crime de faux en écriture de commerce en fabriquant ou faisant fabriquer 170 titres au porteur donnant droit à vingt-quatre parts de 39 fr. 90 c. 14 millièmes chacune dans le cautionnement de la compagnie en liquidation du chemin de Bordeaux à Cette, avec les fausses mentions et signatures suivantes, en caractères lithographiques: *le liquidateur*, TARBÉ DES SABLONS; *le chef de bureau*, Hipp. PROTAIS.

Saffroy est, en outre, accusé d'avoir, à la même époque, fait sciemment usage de toutes ces pièces fausses, crimes prévu par les art. 147, 148 et 164 du Code pénal.

Le ministère public a fait assigner quarante témoins, dont la plupart sont appelés uniquement pour constater l'émission de faux titres.

Les accusés ont fait appeler cinq témoins à décharge. Cette affaire est indiquée sur le rôle comme devant durer deux jours. On pense que les témoins pourront être entendus aujourd'hui et que le réquisitoire et les plaidoiries seront renvoyés à l'audience de demain.

Gérard, interrogé par M. le président, déclare qu'il connaissait Saffroy comme demeurant depuis dix ou douze ans dans sa maison. Il m'avait occupé à coller des bandes, dit il; j'avais confiance en lui. En juin dernier, M. Saffroy me fit appeler par ma mère. Je me rendis chez lui, et il me fit voir des actions en me demandant si je pouvais me charger de les reproduire. Je lui demandai si ce ne serait pas un faux. Il me répondit que je n'avais rien à craindre, qu'il était courtier à la Bourse, qu'il avait un frère banquier à Bordeaux, et qu'il faisait des affaires à la Bourse pour lui.

M. LE PRÉSIDENT. C'est la première fois que vous dites que M. Saffroy s'est présenté comme étant courtier; vous savez bien qu'il était pharmacien? — R. J'ignorais si cela l'empêchait d'être courtier.

D. N'ayant pas de presse, vous vous êtes adressé à Hurez? — Oui, monsieur, j'y ai conduit M. Saffroy.

D. Vous reconnaissez avoir imprimé un certain nombre de titres? — Oui, monsieur, sept à huit cents environ.

D. Comment n'avez-vous pas été arrêté par le tort énorme que vous alliez causer? Chacun de ces titres se vendait 500 fr. Ainsi, ceux que vous avez imprimés représentaient une valeur de 400,000 fr. environ.

D. Combien avez-vous reçu? — R. 4,000 fr.

D. Quel eût été le salaire légitime de ce travail? — R. Je ne sais pas.

D. L'instruction l'a révélé. Vous avez occupé un homme qui ne savait pas ce qu'il faisait en travaillant pour vous, et vous lui avez donné 7 fr. D'ailleurs, vous avez dit vous même à Hurez : « Il s'agit d'un bénéfice de 50,000 fr. ; nous aurons chacun 10,000 fr. » — R. Je ne lui ai pas fixé ce chiffre.

D. Quelle somme avez vous remise à Hurez? — R. Je lui ai remis 500 fr. de la part de M. Saffroy, et il a reçu directement environ 4,000 fr.

D. N'y a-t-il pas dans cette somme 500 fr. pour un troisième individu? — Je l'ignore.

M. LE PRÉSIDENT. Hurez, levez-vous. Depuis combien de temps étiez-vous établi quand vous vous êtes occupé de l'impression des faux titres?

HUREZ. Depuis trois mois.

D. Quelles étaient vos ressources? — R. Je n'en avais pas.

D. Quand la police a fait une descente chez vous, vous étiez en voyage. Où aviez-vous été? — R. A Valenciennes, voir mes parents.

D. Vous aviez emporté avec vous les 4,000 fr. que vous aviez reçus? — R. Oui, monsieur; ils étaient dans mon portefeuille.

D. Vous connaissiez Gérard? — R. Oui, monsieur; depuis huit ans au moins nous avions travaillé ensemble.

D. C'est lui qui vous a proposé d'imprimer les faux titres d'éventualité? — R. Oui, monsieur; il me fit voir le modèle, et je refusai. Mais, le soir, il m'amena M. Saffroy, qui me dit que ces titres étaient pour le compte d'une Compagnie dont le siége est à Bordeaux, et qu'il était chargé de les faire imprimer.

D. Vous ne dites pas la vérité. Voudriez-vous soutenir aujourd'hui que vous ne saviez pas ce que vous faisiez? — R. Je ne l'ai su qu'à la fin.

D. Mais vous avez reconnu vous-même qu'on vous avait dit qu'il s'agissait d'un bénéfice de 5,000 fr. Qui a acheté le papier et imprimé? — R. C'est Gérard. Je n'ai pas imprimé; j'ai fait seulement la première épreuve et décalqué les signatures qui m'avaient été remises sur papier autographique par M. Saffroy.

D. Qui est-ce qui a décalqué le titre lui-même? — R. C'est un ouvrier nommé Louis Renault, qui travaillait chez M. Appert.

M. LE PRÉSIDENT ordonne que ces témoins seront entendus en vertu de son pouvoir discrétionnaire, et cités pour l'audience d'aujourd'hui.

HUOT, interrogé à son tour, reconnaît avoir aidé au tirage, mais ignorer de quoi il s'agissait. Il n'a rien reçu. Il est en compte avec Hurez, et ce compte n'a pas été réglé.

MM. Tarbé des Sablons et Protats, appelés comme témoins, sont absents de Paris. M. le président donne lecture de la plainte déposée par M. Tarbé, ainsi que de sa déposition et de celle de M. Protats devant le juge d'instruction.

Tous les témoins à charge, à l'exception de M. Delarue, appelé comme expert, sont successivement entendus, et confirment les faits relevés par l'accusation, et spécialement ceux à la charge de Saffroy.

L'affaire est continuée à demain, dix heures, pour entendre M. Delarue, les témoins cités à la requête des accusés, et la plaidoirie.

Audience du 24 mars.

Les débats de cette affaire ont continué à l'audience d'aujourd'hui. On a entendu M. Delarue, graveur de la Banque, qui a donné des explications techniques sur les procédés que les accusés avaient dû employer pour arriver à la confection des titres, et sur les différences que ces titres présentaient avec les titres vrais. Mais il faut dire qu'il fallait, pour découvrir la fraude, que l'attention fût éveillée par quelque circonstance particulière, comme l'avait été celle de M. Gil-Kennedy, lorsqu'il s'est aperçu qu'il avait deux coupons portant le même numéro. Cela est si vrai, qu'il est résulté des dépositions de plusieurs témoins qu'en livrant ses coupons aux courtiers, Saffroy avait dû en placer des vrais avec les faux, et qu'il est parvenu à en écouler pour 200 ou 250,000 francs. Un témoin a cité le nom d'un capitaine au long cours qui a reçu de divers courtiers pour 12,000 francs de titres faux.

M. MEYNARD DE FRANC a soutenu l'accusation.

Me LOUIS NOUGUIER a présenté la défense de Gérard.

Me CLAMAGERAN celle de Hurez, et Me Racle celle de Huot.

M. LE PRÉSIDENT fait le résumé des débats. A trois heures le jury entre dans la salle des délibérations.

Il en sort à cinq heures avec un verdict affirmatif à l'égard de Gérard et Hurez, en admettant des circonstances atténuantes en faveur des deux accusés, et négatif à l'égard de Huot.

En conséquence, la cour acquitte Huot et condamne Gérard et Hurez à huit ans de réclusion.

Chemins de fer américains.

La grande question du chemin de fer qui, du centre de la vallée du Mississipi, doit se rendre à l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses, a occupé le sénat des Etats-Unis.

Le plan que M. Rusk, du Texas, propose de substituer à celui de M. Gwin, a particulièrement donné lieu à des débats approfondis. M. Rusk voudrait que le président fût autorisé à concéder immédiatement, par adjudication, le chemin de fer et la ligne télégraphique du Pacifique, à en déterminer le tracé général, à en choisir les ingénieurs et tout le personnel. Son projet affecte à la construction, et de chaque côté de la voie, qui sera de 300 pieds, des portions de terrain de 6 milles de large à travers les Etats, et de 20 milles sur le territoire public. En outre, il sera émis des obligations pour 20 millions de dollars, à 5 0/0, et remboursables en cinquante années. Le chemin devra être établi selon toutes les données de l'art, et les travaux seront commencés par le soumissionnaire aussitôt que les plans et devis auront été adoptés par le gouvernement. Quatorze autres articles d'un intérêt secondaire, mais qui répondent à tous les détails, complètent la proposition de M. Rusk.

Le représentant du Texas a rencontré dans le sénat de nombreux contradicteurs. D'abord, on a reproché à son projet d'être inconstitutionnel. Il créait un monopole dangereux en faveur de la présidence, méconnaissait les pouvoirs des Etats, et, selon l'expression d'un des orateurs démocrates, mettait en péril les droits et les libertés du peuple américain.

Puis des objections plus sérieuses ont été faites à M. Rusk. Il a paru à de bons esprits que le nouveau plan était vague et diffus, trop général dans ses prescriptions, et toujours ouvert à tous les ajournements. M. Rusk, en réalité, ne décidait rien. Il donnait carte blanche au gouvernement, mais il était possible que le gouvernement ne voulût pas en user. La présidence aurait des scrupules; elle s'effraierait de la responsabilité qu'on prétendrait faire peser sur elle. D'ailleurs, peut-il appartenir, soit au président, soit au congrès, à des pouvoirs essentiellement politiques, de pénétrer dans tous les détails de l'exécution d'un chemin de fer? Si l'on souhaite fermement le railway du Pacifique, c'est surtout à l'industrie privée qu'il convient de s'adresser, c'est sur elle qu'il faut se reposer du soin d'étudier le tracé, de choisir les ingénieurs, d'acheter le matériel, en un mot de faire le chemin. La puissance d'une association particulière et tout le crédit de l'Empire ne seront pas inutiles pour mener à bonne fin la construction de ce chemin de fer du Pacifique, qui, à coup sûr, comptera au nombre des plus gigantesques entreprises de ce siècle.

Forges.

Saint-Dizier, 20 mars.

La position est à peu près la même; les prix sont maintenus par les fabricants. Ce qui fait

qu'ils tiennent tous fermes, c'est que la production est arrêtée par le manque de combustible. La gelée a interrompu les transports par eau; les chemins de fer n'ont pu également amener l'approvisionnement de nos usines à cause de la neige qui les encombrait; et aujourd'hui, c'est au tour des voituriers à faire défaut. Occupés aux travaux de l'agriculture, ils refusent des prix qui excèdent du tiers et de la moitié les prix ordinaires.

On cote les fontes et les fers aujourd'hui :

FONTES :

Fonte à fer à St-Dizier et à l'usine, 170 fr.
Pas de connaissance de marchés pour la semaine.
Fonte pour fusion n° 1 St-Dizier, 195 fr.

FERS LAMINÉS, *de fonte au bois* :

Première classe, 320 fr.
A Paris, 340
On fait le petit rond, 400

FERS LAMINÉS, *de fonte au coke* :

Première classe, à Paris, 330 fr.

FERS BATTUS, *roche à la houille* :

Marchands, 350 fr.
Verge, 360

L'augmentation que les maîtres de forges demi-roche à la houille ont faite sur leurs produits, fait que ces fers se trouvent à peu de chose près au même prix.

FERS BATTUS, *demi-roche à la houille* :

Marchands, 350 fr.
Petite forge, 25 fr. en sus.
Bandages percés, 30 id.
Martinet, 80 id.

Plusieurs usines manquant de houille sont en chômage, ce qui explique le prix de 350 fr. au-dessous duquel l'on ne veut pas traiter.

FERS BATTUS, *demi-roche au bois*.

Marchands, 370 fr.
Cornettes, 380

POINTES.

La cherté des ronds a encore fait élever le tarif de la pointe, comme nous l'annonçions dernièrement.

Voici le tarif adopté par Paris, Metz et Dijon:

N°s 30 à 21	20	19	18	17	16	15	14
fr. 46	48	50	52	54	56	59	63

O. SAUPIQUE.

Marchés étrangers.

FER ANGLAIS.

Londres 12 mars.

L'industrie des fers du Staffordshire se soutient bien et les fabricants ont des commandes considérables de fers manufacturés. Le prix des rails s'est soutenu cette semaine, et quoiqu'il n'y ait pas eu de grandes commandes acceptées, le marché est ferme à 8 liv. 15 sh. ou 9 liv. par tonne. Les gueuses d'Ecosse sont tombées de 4 sh. par tonne. Le marché est très-lourd à 50 sh. 6 d. au comptant.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Les nouvelles industrielles de la place continuent d'être excellentes. Il y a toujours même activité dans les ateliers et même abondance de demandes dans les bureaux. Toutefois le prix des fers n'en augmente pas. Mais ce fait extraordinaire doit être attribué uniquement à l'esprit de prudence qui conseille nos industriels.

L'usine de Solore-sur-Sambre, remise en activité depuis quelque temps, consomme déjà sur le pied de 100,000 kilos de fonte par mois.

Le fret pour Paris est à 50 fr., pour Rouen à 12 fr., pour Rheims et Amiens à 9 fr. 50. On signale un certain nombre de fret à ces taux, pour cette semaine, mais la crue des eaux arrête les expéditions.

Les prix des fers laminés, des rails, des tôles, se sont maintenus ; mais il y a tant de fermeté de la part des producteurs que probablement il y aura sous peu une nouvelle hausse.

Il y a également une grande fermeté pour les fontes d'affinage et de moulage ; une offre de 95 fr. par tonne pour 1,500 tonneaux de fontes d'affinage, livrables en 1854, a été refusée ; on commence à demander 97 fr. 50. Les producteurs en général ne se montrent pas pressés de s'engager pour l'année prochaine.

L'on parle d'une hausse sur les charbons gras à partir du 15 courant ; ces sortes sont toujours très-recherchées. (*L'Ancre.*)

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Elève de l'Ecole polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;
Les circulaires et arrêtés ministériels ;
Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;
Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;
Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;
Les statuts nouveaux ou modifiés ;
Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;
L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. D., à Bordeaux. — Du 30 avril au 2 mai; environ 10 fr.

R. B., à Limésy. — N° 1, les parts de fondateurs sont l'objet d'une négociation non terminée. — N° 2, la liquidation sera encore longue, mais vous pouvez réaliser à raison de 18 fr. par coupon. — N° 3, 4, 1, 3. 7, 6, 2.

M. A. C. — Nous nous occupons de la question dont vous nous entretenez.

M. M., à Fère. — Environ 22 fr. — C'est une excellente valeur de placement qui offre toute sécurité.

M. S. H., à Rouen. — Il a déjà été payé un à-compte de 10 fr. sur le dividende, ce qui vous explique le chiffre de 22 à 23 fr. dont on vous a parlé.

M. E. G., à Lyon. — Reçu votre déclaration, mais nous ne pouvons l'insérer. En droit, la Compagnie n'est tenue envers les créanciers de l'ancienne affaire qu'à l'exécution des engagements fermes pris par cette dernière. — N° 1, pour cette année 5 0/0, et 6 pour 1854. — Bon à garder. — N° 2, cela dépend du taux auquel on décidera de libérer les actions. — N° 3, plus de 5 0/0 sur votre prix pour cette année; excellent à garder.

M. T. T., à Saint-Quentin. — N° 1, gardez — N° 2, sans renseignements.

M. A. B., à Genève. — N° 1, il n'y a en plus. — N° 2, 22 fr. en sus de ce qu'on a touché. — N° 3, après l'assemblée générale. — N° 4, oui. — N° 5, on négocie. — N° 6, question subordonnée à la solution de la 5°. — N° 7, oui. — N° 8, non. — N° 9, non.

M. J. L., à Blangy-lès-Arras. — N° 1, non. — N° 2, Lyon, Méditerranée.

M. X. B. C., à Chalon-s.-S. — N° 1, l'émission de la seconde série. — N° 2, non. — N° 3, à 7 à 800 fr.; le versement est de 125 fr. — N° 4, c'est évident. — N° 5, la Banque ne prête pas sur cette valeur.

M. L. P., à Lille. — Gardez. Votre cours d'achat reviendra.

M. N. X. — N° 1, oui. — N° 2, non.

M. B., à Besançon. — N° 1, oui — N° 2, cela dépend de l'époque. — N° 3, Marseille, Midi.

M. D., à Londres. — N° 1, non. — N° 2, oui.

MM. D. et N., à Limoges. — N° 1, oui — N° 2, non. — N°s 4, 5, 6, même réponse. — N° 7, après l'assemblée générale. — N° 8. 7 à 8 fr. probablement.

M. S. C., à Lille. — N° 1, 700. — N° 3, incertain. — N° 4, c'est ce qui est arrivé; mais elles remontent.

M. J., à Marseille. — Vous nous redevez 1 fr. pour supplément d'abonnement. — N° 1, à 250. — N° 2, non, immédiatement. — N° 3, oui. — N° 4, 7 à 8 fr. — N° 5, 50 0/0. — N° 6, 1/8.

M. A. R. à Nantes. — Aucun emprunt n'a été contracté depuis le concordat, en vertu de l'autorisation qu'il contenait. — Le chiffre des créances priviligiées est sans importance. — Les intérêts des obligations nouvelles ne courent pas encore, l'exploitation n'étant pas commencée. Les négociations avec le gouvernement ne sont pas terminées; si elles aboutissent, elles seront sans doute de nature à changer profondément la situation actuelle de l'affaire.

J. MIRÈS.

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
	HEURES DES DÉPARTS				
Paris … Dép	8 15	12 15	4 »	8 30	» »
Pontoise Dép	9 42	1 8	4 40	9 30	» »
Creil. Dép.	10 30	2 30	5 56	10 50	» »
Compiègne.	11 25	3 45	6 55	11 30	» »
St-Quentin Ar …	1 20	5 15	9 10	1 50	» »

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir	Soir.	Soir
	HEURES DES DÉPARTS			
Paris. Dép.	7 30	1 »	11 »	» »
Creil.	8 30	2 36	4 5	» »
Amiens.	10 45	5 »	4 5	» »
Abbeville	11 50	6 17	5 5	» »
Boulogne Ar.	1 15	8 25	7 40	» »

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

STATIONS.	Mat	Mat.	Soir	Soir.		Exp. Soir
	HEURES DES DÉPARTS.					
Paris D.	8 30	7 30	4 »	4 »	11 3	» »
Amiens	11 20	9 55	4 40	8 »	4 3	» »
Arras	» »	11 20	» »	» »	6 8	» »
Douai	» »	12 10	» »	» »	7 8	» »
Lille. A	» »	1 »	» »	» »	8 »	» »

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	Mat	Mat.	Soir.	Soir.
	HEURES DES DÉPARTS.			
Paris.	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille.	12 25	6 30	minuit	5 »
Hazebrouck	1 45	7 55	1 »	9 45
Saint-Omer	2 10	8 28	1 22	10 10
Calais	3 »	8 30	2 10	11 30 mat
Dunkerque	3 »	9 35	» »	11 » mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Mat	Soir.	
	HEURES DES DÉPARTS				
Paris. Dép	7 30	8 »		11 »	» »
Bruxelles. Arr	6 s.	5 45m		11 10m	» »
	soir.				
Bruxelles Dép	6 »	7 30	11 15	4 45	
Malines	8 35	8 5	11 45	5 20	
Liége	11 15	11 25	2 45	6 45	
Aix-la-Chap. A	1 »	2 45	5 45		
Cologne	4 »	6 »	6 »		
	mat.	soir.	soir.		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

STATIONS.	Soir	Mat	Mat.	Mat.	Soir
	HEURES DES DÉPARTS				
Cologne Dép.	11 30		6 45	11 25	» »
Aix-la-Chappelle	1 30m		9 15	2 »	» »
Liége	3 50	8 »	12 5	5 »	» »
Malines	6 25	11 5	2 55	8 10	» »
Bruxelles Arr	7 5	11 35	3 25	8 40	» »
		soir.	soir.	soir	
Bruxelles. Dép	8 »m	1 15	9 30		
Paris Arr	5 »	10 45	5 30		
	soir.	soir	mat.		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres ; place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage

N° d. trains	31 mat.	7 mat.	33 mat	37 mat	39 mat.	44 soir.	43 soir	47 soir.	49 soir.	51 soir.	53 soir	55 soir.	57 soir	21 soir.	1 soir.
Paris. D.	7 »	8 15	6 30	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 »	6 30	6 30	7 35	8 30	11 »
Saint-Denis	7 40	*	6 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 14	5 41	6 41	7 45	8 41	11 11
Enghien		8 30		10 51					4 51		5 51			8 61	11 21
Pontoise. A.		9 6		11 25					5 25		9 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

STATIONS.	Mixte	Avant Midi Omn	Direct	Après Midi Omn	Etampes	Omn.	Malles Tours	Malles L. P.
Paris … Départs.		8 »	9 45	1 45	3 4.	5 45	7 45	7 40
Etampes		9 50	10 30	3 44	5 50	7 44	8 30	9 1
Orléans … Arrivées		12 »	12 15	5 45		9 45	10 45	10 40
Orléans … Départs.	8 35	12	40	5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10	53
Vierzon	9 21	2	43	7 50			12	31
Bourges	10 30	3	»	9 »			1	39
Nérondes	11 41	4	25	10 9			2	27
Nevers … Arrivées	12 45	6	11	10 55			3	45
Vierzon … Départs	9 35	2	53	»			1	1
Châteauroux … Arrivées	12 »	4	40	»			3	3
Départs de **Paris pour Corbeil**	Mat. 8 30	Soir. 3 5	Soir 8 45	Dép de Corbeil	Mat 7 55	Matin 11 5	Soir 3 45	Soir 6 15

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. 40, 11 h. 35 matin. 5 h., 12 h. soir
— de **Vierzon** pour **Paris** 9 h. 13 matin. 2 h. 22, 9 h. 50 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi Mixte.	Omn.	Omn	Direct	Après Midi Omn.	Omn.	Direct
Paris … Départ.	»	»	8 »	9 45	1 45	5 45	7 45
Orléans … Arriv.	»	»	12 »	12 45	5 45	8 45	10 45
Orléans … Départ.	»	8 45	midi 30		5 30	10 31	
Blois	»	9 43	2 3		7 29	12 4	
Tours … Arr.	»	10 40	3 25		8 25	1 25	
Tours … Départ.	6 15		2 50			1 35	
Chatellerault	6 29		6 »		»	3 41	
Poitiers … Arr.	9 30		7 48		»	4 32	

Départs de **Poitiers**, 4 h. 25, 10 h. » matin ; 5 h. soir.
— de **Tours**, 7 h. 45 matin ; 4 h. 50, 8 h. 48 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi Mixte	Omn	Direct	Après Midi Omn	Malles
Paris … Dép.	»	8 »	9 45	6 45	7 45
Orléans … Dép.	»	10 30		10 30	
Tours … Arr	»	3 25		4 25	
Tours … Dép.	6 30	3 40		4 45	
Saumur	8 45	6 14		3 06	
Angers … Arr.	10 25	6 28		4 21	
Nantes	1 »	8 40		6 40	

Départs de **Nantes**, 6 h. 15, 8 h. 35 matin ; 3 h. 25 soir.
— de **Tours**, 4 h. 06 matin ; 4 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS.	Av. Midi omn.	exp.	omn		Après Midi exp.	omn	omn.	omn	mixte	post.
Paris … D	6 20	8 25	midi	»	»	»	4 25	7 25	9 35	11 »
Maisons	8 53	» »	12 28	»	»	»	4 51	7 51	»	»
Poissy	8 15	» »	12 48	»	»	»	6 43	8 41	»	»
Mantes	10 28	» »	1 50	»	»	»	6 15	8 7	»	»
Vernon	11 12	10 50	2 34	»	»	»	7 »	9 56	»	»
Rouen … A.	12 35	12 »	4 10	»	»	»	8 35	11 20	2 15	2 3.
Rouen … D	1 »	12 15	4 30	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot	2 40	1 6	5 52	»	»	»	»	»	»	
Havre … A	3 31	2 »	7 0.	»	»	»	»	»	6 6	
Rouen … D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	3 10	
Dieppe … A.	» »	2 15	7 15	»	»	»	»	»	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes. mat.	Poissy jeud. mat.	mat
11 »	7 »	10 »
11 34	7 30	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour matin. 6 45	Retour soir 4 40	soir. 5 20

Dép de Rouen pour Dieppe	le Havre
7 15	8 »
10 55	6 35

Départs du **Havre** pour **Paris** — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 6 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris**. — 7 h. 10 h. 30 matin, — 5 h. 40, 6 h. 15, soir.
— de **Rouen** pour **Paris**. — 6 h. 15, 10 h. 35 mat., — 1 h. [illegible], 6 h., 9 15. soir ; minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 9 15, mat. ; — 1 h. 45, 3 h. 30 8 30, 9 h. 20 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

DIST	STATIONS.	Avant Midi omn. 1.	omn. 3.	omn. 5.	mail. 7	mixte 11	Après Midi omn. 17.	omn. 21	direct 23.
kil	Paris	»	»	»	6 45	8 30	1 »	6 30	7 30
24	Lagny	»	»	»	7 34	10 0	1 40	6 19	8 13
45	Meaux	»	»	»	8 05	10 27	2 20	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	»	»	»	8 41	10 51	2 56	7 20	8 5
142	Epernay	»	»	»	10 »	12 31	3 43	9 45	10 00
172	Châlons	»	»	4 45	11 50	1 00	6 05	10 20	11 19
205	Vitry-le-Français	»	»	5 59	12 40	1 45	6 55	»	12 »
251	Bar-le-Duc	»	»	6 25	2 04	2 50	8 24	»	1 16
281	Commercy	»	»	7 50	3 13	3 40	9 35	»	2 18
352	Nancy	»	5 30	8 45	5 35	5 19	11 41	»	3 35
385	Lunéville	»	6 32	10 31	6 30	6 15	»	»	4 40
431	Sarrebourg	»	8 »	12 10	6 05	7 31	»	»	6 16
458	Saverne	5 43	8 50	1 00	8 30	8 18	»	»	7 »
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 45	9 13	»	»	9 »

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h. 25 matin, 4 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 38 matin, 12 h. 14. 5 h. 51 soir
— **Lunéville** 9 h. 25 matin ; 4 h. 30. 7 h. 15 soir
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin. 2 h. 28, 8 h. 11 soir
— **Commercy** 8 h. 09 matin ; 12 h. 21. 3 h. 50. 9 h. 13 soir.
— **Bar-le-Duc** 9 h. 19 matin ; 1 h. 9 4 h. 37, 10 h. 53 soir
— **Vitry-le-Français** 10 37 matin. 2 h. 37, 5 h. 52, 11 h. 52 soir.
— **Châlons** 12 h. 33, 5 h., 11 h. 24 matin. 3 h. 04, 6 h. 31, 10 h. soir
— **Meaux** 7 h., 12 h. matin ; 3 h. 11, 3 h. 30, 7 h. 23, 8 h. 15, 9 h. 40 soir (8 h. 30) les dimanches et jours de fête seulement

Arrivé à **Paris** 4 h. 30, 8 h. 25 9 h. 35 matin ; 4 h. 10, 8 h. 30, 10 h. 50 soir.
Note. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

DIST	STATIONS.	Avant midi. 21	31	35.	Après midi. 37	39.
0	Nancy	3 30	6 25	11 »	5 10	8 30
314	Frouard	3 35	6 40	11 16	5 27	8 41
311	Pont-à-Mousson	4 10	7 16	11 52	6 04	9 30
391	Metz	4 50	8 16	12 51	7 00	10 05
458	Forbach	6 55	»	2 45	9 30	»

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h. 11 h. mat. 1 h. 40 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 40 5 h. [illegible] matin, 12 h. 41, 3 h. 6 h. 31 soir.
— **Pont à Mousson** pour **Nancy** 5 h. 61, 9 h. 21 matin, 1 h. 14, 4 h. 49, 7 h. 49 soir
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 11, 9 h. [illegible] matin ; 2 h. 28, 4 h. 26, 8 h. 10 soir.
Arrivée **Nancy** 6 h. 40, 9 h. 20 matin. 2 h. 40, 4 h. 40 8 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

DIST	STATIONS.	Av. Midi. 1.	3.	Après Midi. 5.	7.	9.
kilom.	Paris	»	9 5	3 5	8 31	»
79	Montereau	6 »	11 24	5 43	10 35	»
101	Les Ormes	6 4	12 18	6 27	11 34	»
124	Nogent	7 4	12 46	7 21	12 8	»
133	Pont-sur-Seine	7 34	1 1	7 42	12 20	»
148	Romilly	8 5	1 20	8 8	12 40	»
154	Mesgrigny	8 12	1 30	8 31	12 50	»
170	Troyes	8 47	2 14	9 4.	1 34	»

Départs de **Troyes pour Paris**, 6 h. 50, 11 45 matin, 4 22, 11 h. 06 soir.

Départs de **Montereau pour Paris**, 3 h. 21, 10 37 matin ; 2 h. 35, 6 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1 6 20 matin.
N° 2 12 30
N° 4. 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 6 15
N° 4 4 45 soir.
N° 5 6 40

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusivt
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 9 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, *d'heure en heure*, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 6 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir

Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, *d'heure en heure*, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevard Bonne-Nouvelle, , et quai de l'Ecole, 40 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 8, 6 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 2 1/2, 4 1/2, 6 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1853.

66,971 voyageurs	231,274	90
Bagages, marchandises, etc	360,111	41
Total	591,386	31

Semaine correspondante de 1852.

66,353 voyageurs	217,646	95
Bagages, march., etc.	284,672	03
Produit total	502,310	98

Recette totale du 1er janvier au 18 mars.

1853	6,127,127	63
1852	5,008,226	00

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 13 au 19 mars 1853.

14,519 voyageurs	76.073 fr.	75 c.
Bagages, marchandises, etc	110.079	40
Total de la semaine	186,153	15
Total de l'exercice courant	1,808,159	30
Semaine correspondante de 1852	156.512	00
Exercice correspondant de 1852	1,683,232 fr.	60 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 13 au 19 mars 1853.

9,100 voyageurs	27.331 fr.	» c.
Bagages, Marchandises, etc	49,320	50
Total de la semaine	76,651	50
Total de l'exercice courant	190 107	15
Semaine correspondante de 1852	62 520	20
Total de l'exercice correspondant	173,484 fr.	55 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 13 au 19 mars 1853.

(Grande vitesse.) 27,281 voyageurs	180,948	55
(Petite vitesse.) bag., marchand.	178,430	10
Total de la semaine	359,387 fr.	65 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	3,185,405	20
Total	3,544,792	85
Semaine correspondante de 1852	293,633	85
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	2,718,861	85
Total de l'exercice correspondant	3,012,495	70

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 13 au 19 mars 1853.

Voyageurs	224.446	95
Bagages, marchandises etc	370,468	37
Total	594,915	32
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	27,497	65
— Bagages, march., etc.	17,638	93
Totaux	640,051	90
Semaine correspondante de 1852	490,669	97
Différence en faveur de 1853	149,381	93
Recettes du 1er janv. au 19 mars 1853	5,646,874	96
D° de la section d'Angoulême	396,804	62
Total	6,043,679	58
Recette correspondante de 1852	4,953,029	42
Différence en faveur de 1853	1,090,650	16

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1853.

4,117 voyageurs	9,931 fr.	25
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,018	70
Total de la semaine	24,029	95
Semaine correspondante de 1852	23 542	20
Différence en faveur de 1853	487 fr.	75 c.
Recette du 1er janv. au 18 mars 1853	231,270	65
Recette correspondante de 1852	245,624	10
Différence en faveur de 1852	14,353 fr.	45 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—10e semaine.

Du 5 au 11 mars 1853.

32,196 voyageurs	140,341 fr	65 c.
Marchandises	241,960	24
Total de la semaine	382.301	89
Recettes antérieures	3,131,572	40
Total général	3,513,874	29

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 7 au 13 mars 1853.

10 009 Voyageurs	19,220	35
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	27.813	56
Total	47,033	91
Semaine correspondante de 1852	42,452	53
Recette totale du 1er janv. au 13 mars.	475,692	17
D° 1852	394 982	35
Différence en faveur de 1853	80,709	82

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 143 kilomètres.)

Recettes du 14 au 20 mars 1853.

Ouest.— 8,829 voyageurs, gr. vitesse	33,912	15
Petite vitesse	25,801	78
Total	59,713	93
Rive gauche. — 11,361 voyag	9 718	25
Total	69,402	18
Rive droite. — 22,622 voyag.	19,647	60
Total	89,109	78
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	46,703	25
Rive gauche	11,694	35
Total	58,397	60
Rive droite	20,659	90
Total	79,057	50

Recette tot. du 1er janvier au 20 mars 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	768,720 f.	47 c.
Id. 1852	842,693	85

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 mars 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	31,381	35
Bagages et marchandises	42,490	95
Total de la semaine	73.872	30
Semaine correspondante de 1852	67,086	65
Augmentation	6,785	65
Recettes du 1er janv. au 11 mars 1853	763,650	56
— — 1852	627,822	60
Augmentation	135,827	96

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	22,862	60
Bagages et marchandises	40.242	65
Total de la semaine	63,105	25
Total de la semaine pour les deux lignes reunies	136,977	55
Total des Recettes du 1er janv. au 4 mars 1853, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,334,636	35

RÉSUMÉ des mois de Janvier et Février.

	1853.		1852.	
Janvier	628,240	15	545,192	69
Février	554,854	10	535,152	47
Totaux	1,183,094	25	1,080,345	16

Augmentation... 102,143 09

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le jeudi 31 mars courant, à 3 heures précises du soir, dans la salle Herz, rue de la Victoire, n° 48, à Paris.

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireront assister à cette assemblée, doivent produire, au siége social, rue Richelieu, n° 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 28 mars au plus tard. La production des titres pourra avoir lieu à partir du 14 mars, de 10 à 2 heures.

CHEMIN DE FER DE PARIS A St-GERMAIN.

MM les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain sont prévenus que l'assemblée générale annuelle qui devait avoir lieu le 1er mars courant, a été ajournée, par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, et qu'en conformité des statuts, une seconde assemblée générale est convoquée pour le 29 mars courant, à dix heures du matin, au siége social, à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Cette assemblée générale sera valable quel que soit le nombre des actions et coupons de fondation représentés, mais elle ne pourra connaître que des objets mis à l'ordre du jour de la première assemblée. Pour en faire partie, il faut déposer, dix jours à l'avance, au bureau de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, au moins vingt actions ou vingt coupons de fondation.

Le Directeur,
EMILE PEREIRE.

MM. les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer DE PARIS A St-GERMAIN sont prévenus que l'assemblée générale du 17 mars courant pour laquelle ils avaient été convoqués extraordinairement, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, à l'effet de statuer sur une modification des statuts dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme ; 2° de capitaliser les coupons de fondation pour pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil, a été ajournée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, et qu'une seconde assemblée, appelée à connaître de ces questions, aura lieu le *11 avril* prochain, à dix heures du matin, au siége de la Société, à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Aux termes des statuts, cette seconde assemblée sera valable quel que soit le nombre d'actions représentées. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer, dix jours à l'avance, au moins vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Le Directeur,
EMILE PEREIRE.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le deuxième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1853, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, tous les jours, de dix heures à trois heures (les dimanches et fêtes exceptés).

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 26 courant, de dix heures à deux heures.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que l'assemblée générale prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le jeudi 7 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 7 au 23 mars, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs. Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

A partir du 29 mars le siége de la Compagnie, qui est aujourd'hui rue Taitbout, 18, sera transféré rue Laffitte, 23.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les ayants droit que les paiements des intérêts échus sur les titres dont l'énumération suit, aura lieu à partir du 1er avril prochain, à Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

1° Obligations 5 0/0 non échangées de la Compagnie de Lyon à Avignon;

2° Obligations 5 0/0 de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Les intérêts des obligations non libérées seront déduits du versement de 125 fr. par obligation, exigible le 1er avril;

3° Anciennes actions de la Compagnie de Marseille à Avignon non converties en 3 0/0.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le troisième versement de 50 fr. par action, sous déduction de 3 fr. 50 c. pour intérêts 4 0/0 du 1er octobre 1852 au 1er avril 1853, soit 46 fr. 50 c. par action, devra être effectué du 1er au 15 avril prochain :

A Paris, à la caisse de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23.

A Lyon, Place-Port-St-Clair, n° 21.

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Conformément à l'art. 12 des statuts de la Compagnie, l'intérêt courra de plein droit, à la charge de l'actionnaire, à raison de 5 0/0 pour chaque jour de retard, à partir du 1er avril, pour les versements qui seraient opérés postérieurement au 15 du même mois.

Le versement de fr. 25, exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation, à partir du 1er avril, sous escompte de 3 0/0.

Les actions ainsi libérées des cinq premiers dixièmes seront échangées contre des titres au porteur.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0 de la Compagnie, que les titres définitifs contresignés par le commissaire du gouvernement seront délivrés, en échange des titres provisoires, à partir du 1er avril 1853, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, au bureau de la Compagnie, place Port-Saint-Clair, 21; à Marseille, à la gare du chemin de fer.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANNÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 avril 1853, à trois heures après midi, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 23 décembre 1851, avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 49 des statuts), et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2e semestre de 1852.

Aux termes de l'article 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins.

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANÇON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont prévenus que l'assemblée générale annuelle prescrite par l'article 34 des statuts, aura lieu le lundi 18 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100.

Cette assemblée sera appelée à délibérer, conformément à l'article 40 des statuts, sur les propositions de prolongements et d'embranchements qui lui seront faites par le Conseil d'administration; — à donner en conséquence au Conseil d'administration les pouvoirs pour soumissionner du gouvernement la concession de ces prolongements et embranchements; — et à faire aux statuts les modifications et additions qui seront reconnues nécessaires.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66, du 1er au 15 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres au porteur, ou produisant leurs certificats de dépôt.

Les actionnaires peuvent se faire représenter dans l'assemblée générale par un mandataire, pourvu que ce mandataire soit lui-même actionnaire et membre de l'assemblée.

Les procurations doivent être déposées du 1er au 15 avril; des modèles seront délivrés au siége de la Compagnie.

ON DEMANDE

A acheter une action de Versailles (rive droite), ou en vendre deux.

S'adresser à M. Vincent, rue Michel-le-Comte, 19.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
PARIS A STRASBOURG.

Rue de Strasbourg, à l'Embarcadère.

EMPRUNT DE 1852.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que la délivrance des titres définitifs, en échange des titres provisoires remis au moment de l'émission, aura lieu à partir du lundi, 4 avril 1853, au siége de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, de dix heures du matin à quatre heures de relevée.

Cet échange se fera non-seulement pour les obligations entièrement libérées par le versement intégral des 500 francs, mais encore pour celles qui auront satisfait aux deux premiers versements, soit ensemble 250 fr.

Quant aux obligations déposées dans la caisse de la Compagnie, l'échange s'effectuera d'office, par les soins de l'administration, et sans que le concours du propriétaire des titres soit nécessaire.

CHEMIN DE FER DE **SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire sont prévenus que l'assemblée générale des actionnaires aura lieu le dimanche, 10 avril 1853, à midi, rue Laffitte, 23.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE **TOURNAY A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT.** Le Conseil d'administration porte à la connaissance des actionnaires que l'assemblée générale, tenue à Bruxelles le 17 courant, a approuvé le bilan et les comptes du second semestre de 1852, tels qu'ils ont été présentés par le Conseil, et qu'elle a fixé le dividende dudit semestre à 8 fr. 40 c. par action, qui seront payables aux bureaux de la Société, à Bruxelles, rue de Bodenbroek, n° 4, et à Londres, Upper-Thames street, n° 67, à dater du 1er avril prochain, de dix heures du matin à deux heures de relevée, sur présentation desdites actions.

Le directeur,
A. B. BRUNEAU.

Bruxelles, 17 mars 1853.

Compagnie de la Navigation à vapeur
du royaume des Deux-Siciles.
SERVICE DIRECT
DE MARSEILLE A NAPLES
en 48 heures,
Touchant à *Civita-Vecchia.*
Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois,
à 5 heures du matin.
Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre à *Londres*, à *Rome* et à *Naples*
en cinq jours.
SERVICE PÉRIODIQUE
Pour *Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples Palerme* ou *Messine.*
DÉPARTS DE MARSEILLE
Les **6, 16** et **26** de chaque mois,
à une heure du soir.
Les bâtiments de la Compagnie sont :

Le Vesuvio .... }
Le Capri .... } de 300 chevaux.
L'Ercolano .... }
Le Mongibello .... }
La Maria-Christina .... } de 250 chevaux.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser, pour fret et passage, à *Paris*, à M. O. BERNARD, commissionnaire de roulage et agent de la Cie, rue d'Hauteville, 60 et 62 ; à *Marseille*, à MM. CLAUDE CLERC et Cie, directeurs, 48, rue de Breteuil, ou au bureau des bateaux, 7, rue Beauvau, près du port.

CHEMIN DE FER DE
ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'article 29 des statuts, aura lieu le jeudi 31 mars 1853, à trois heures de l'après midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'art. 46 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 15 mars prochain, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie. Par ordre du Conseil :
Le Chef de l'exploitation,
G. DE LAPEYRIÈRE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER **D'ANVERS A GAND** PAR ST-NICOLAS ET LOKEREN. — Le Conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés que le coupon de dividende pour 1852 sera payé à raison de 27 francs 50 c. et de 2 fr. 50 c. pour les actions de jouissance, à partir du 15 mars, à la Banque de Belgique, à Bruxelles, et chez M. Léopold S. Konigswarter, 31, rue de Provence, à Paris.

Conformément à l'art. 34 des statuts, les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, à Bruxelles, rue aux Choux, 3 bis, depuis le 1er jusqu'au 30 avril.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale ordinaire des actionnaires aura lieu le jeudi 31 mars courant à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de Padoue, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

EXTRAIT DES STATUTS : « Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue Drouot, 4, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

« Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre d'actions déposées.

» Les certificats de dépôt donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale.

» Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers, dont on trouvera au besoin des modèles au siége de la Compagnie, rue Drouot, 4. — Les certificats de dépôt devront être joints aux procurations.

» Vingt actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire. »

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

Paris, le 7 mars 1853.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE, D'ANDREZIEUX A ROANNE.

MM. les actionnaires du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, propriétaires de DIX ACTIONS AU MOINS, sont invités à se réunir en assemblée générale annuelle, le mercredi 30 mars 1853, à trois heures précises, rue Taranne, 12, à Paris.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent présenter leurs titres au siége de l'administration, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, trois jours au plus tard avant celui de la réunion.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le Directeur de la Compagnie,

A. MICHELOT.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

SIÉGE SOCIAL A PARIS, rue de la Victoire, 44. — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 30 mars, présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, n° 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de l'emprunt de la Compagnie qu'à partir du 15 mars courant lesdites obligations pourront être déposées dans la caisse sociale, rue d'Antin, n° 14, à Paris, et que, contre ce dépôt, il sera délivré des certificats nominatifs.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi, 30 avril prochain, à trois heures de l'après-midi, à l'imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, n° 20, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter, du 1er au 23 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Miroménil, n° 28, pour retirer leurs cartes d'admission, contre dépôt de leurs titres.

Des modèles de pouvoirs leur seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le versement du 2e dixième, soit 50 francs, par action, devra être effectué du 21 au 26 mars courant, à la Caisse des banquiers de la Société :

A Paris, chez MM. Greene et Cie,

A Londres, chez MM. Barclay et Cie.

En échange des récépissés desdits banquiers, il sera remis des certificats provisoires et nominatifs aux termes de l'art. 7 des statuts. Ces titres seront délivrés à Paris, au siége de l'administration, boulevart Poissonnière, n° 14; et à Londres, chez MM. Monteaux-Schulhoff et Cie, agents de la Compagnie.

Conformément à l'art. 16 des statuts, l'intérêt sera perçu à raison de 5 0/0 l'an pour chaque jour de retard sur ce versement, à partir du 26 mars courant.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DU CENTRE DE L'ITALIE,

concédé par les gouvernements des États Pontificaux, d'Autriche, Modène, Parme et Toscane, avec garantie de 5 0/0 d'intérêts.

Le Conseil de construction et d'administration, vu sa décision du 17 décembre dernier, publiée dans les journaux, par laquelle il appelait les actionnaires au versement du second vingtième du montant des actions, et conformément à la déclaration y contenue,

Décide :

Les actionnaires pourront exécuter le versement du second vingtième de cinquante livres italiennes, qui, après déduction des intérêts échus, le réduisent à quarante-huit livres et soixante-quinze centimes par certificat.

A Florence, chez les caissiers de la Société, MM. César Lampronti et Ce, sans frais et au taux de quatre-vingt-quatre livres italiennes pour cent livres toscanes.

Dans les villes déjà désignées, entre les mains des banquiers de la Société, savoir :

A Vienne, chez MM. Arnstein et Eskeles ;

A Milan, chez MM. Balabio et Besana ;

A Francfort-sur-Mein, chez MM. frères Bethmann ;

A Berlin, chez MM. Mendelssohn et Ce ;

A Paris, chez MM. J. Homberg et Ce, 22, rue de la Chaussée-d'Antin ;

Et en outre à Triesta, chez M. Pasquale Revoltella ;

A Venise, chez M. Laudadio Gentillomo ;

A Londres (un avis ultérieur indiquera la personne).

Les actionnaires qui profiteront de cette facilité, devront s'entendre pour les conditions avec les agents, suivant le change auquel ils pourront faire parvenir à la Société les sommes encaissées.

Passé le terme de rigueur, fixé à l'heure de midi du 16 avril prochain, les caissiers et agents de la Société devront clore les registres constatant les numéros des certificats provisoires présentés au payement.

Les certificats qui n'auront pas répondu au présent appel de fonds, resteront déchus et sans aucune valeur, conformément à la disposition de l'article 12 des statuts de la Société.

Florence, le 11 mars 1853.

Le Président, V. AMICI.

Le Gérant, PIERRE CINI.

Le Secrétaire, Dr R. DE FILIPPI.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Jeudi, 17 mars, les dispositions de la place étaient tout à fait à la hausse. La rente avait atteint de nouveau le cours de 81, et d'après la vivacité des achats, l'on s'attendait à une hausse décisive. Les actions de chemins de fer avaient atteint leurs plus hauts cours, et les capitaux arrivaient de tous côtés à la Bourse pour opérer de nouveaux placements sérieux. Toutes les valeurs se ressentaient de ces dispositions favorables, et les affaires étaient fort animées. Mais le lendemain la bourse était déjà bouleversée par les nouvelles de l'Orient : les bruits les plus graves étaient mis en circulation, et quoique l'on se doutât que les nouvelles étaient exagérées, les spéculateurs n'osaient pas conserver leur position de hausse ; on se hâtait de vendre pour se dégager.

Cependant depuis lundi dernier les esprits ont commencé à se calmer ; on a remarqué que les spéculateurs de Londres ne s'étaient pas à beaucoup près émus aussi profondément que ceux de Paris, et que les consolidés n'avaient fléchi que de 1/2, tandis que nos fonds français avaient éprouvé une baisse de plus de 4 fr.

Le Nord était tombé de 925 à 860 fr.; mais il a remonté à 905, ce qui réduit la baisse à 20 fr. Le résultat de la semaine est à peu près le même pour toutes les autres lignes. La baisse n'est plus que de 10 fr. sur Orléans, de 15 fr. sur le Havre, de 17 50 sur Strasbourg, de 15 sur Lyon, de 7 50 sur le Midi, de 20 fr. sur Saint-Germain, de 20 fr. sur Rouen.

En général, on peut se convaincre par l'abondance des capitaux qui se placent journellement sur les principales lignes de chemins de fer, que ce genre de placements obtient chaque jour plus de faveur auprès des capitalistes. Toutes les lignes principales présentent encore à leurs prix actuels des placements de plus de 5 0/0, d'après les produits de 1852, et il suffit d'examiner les recettes de chaque semaine depuis le commencement de cette année pour être convaincu que les produits de 1853 dépasseront dans une très-forte proportion ceux de l'année précédente. On s'étonne que les actions de Strasbourg soient restées jusqu'à présent autant en arrière des actions du Nord, et l'on s'attendait à voir les cours des deux chemins se rapprocher par la hausse de Strasbourg, lorsque le mouvement a été tout-à-coup interrompu par la crise générale de toutes les valeurs.

Les affaires ont été peu animées sur les actions de la fusion des lignes de l'Ouest. Ces valeurs ont pourtant éprouvé une dépréciation moins forte que les autres chemins. Il est vrai que leurs cours s'étaient à peine élevés au-dessus des prix auxquels ils doivent être admis dans la fusion. Les actions de Saint-Germain ont disparu tout à fait de la cote pendant la crise, les détenteurs ayant préféré les garder en portefeuille plutôt que de s'en défaire en baisse; mais elles ont reparu hier sur la cote à 1,720.

La baisse a également affecté le Crédit mobilier et toutes les valeurs industrielles; mais les cours sont de nouveau en voie de hausse, notamment les glaces d'Aix-la-Chapelle, qui ont été à peine atteintes par la panique générale.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 17 jusqu'à celle du 24 mars.

La rente 3 0/0 a fléchi de 80 80 à 77 90 au comptant, elle est restée à 79 70; elle a varié à terme de 81 à 77 60, elle est restée à 79 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 104 à 101 75; elle est restée à 103 70 au comptant; elle a varié à terme de 104 10 à 101 60; elle est restée à 103 50.

La Banque a fléchi de 2,740 à 2,675.

Les actions du Crédit mobilier ont fléchi de 904 à 800, elles ont fermé à 875.

Le Crédit foncier a fléchi de 900 à 850, il est resté à 870.

Le Nord a fléchi de 920 à 860, il est resté à 905.

Strasbourg a fléchi de 850 à 795, il est resté à 832 50.

Lyon a fléchi de 960 à 900, il a fermé à 945.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 785 à 740, il est resté à 790.

L'Ouest a fléchi de 760 à 730, il a fermé à 760.

Cherbourg a fléchi de 626 25 à 605, il est resté à 620.

Le Nord a fléchi de 632 50 à 595, il a fermé à 622 50.

Saint-Germain a fléchi de 1,740 à 1,700, il est resté à 1,720.

Versailles (r. g.) a varié de 340 à 335.

Gray a fléchi de 540 à 520, il est resté à 523 75.

Dijon a fléchi de 565 à 550, il est resté à 557 50.

Dieppe a fléchi de 350 à 340, il est resté à 342 50.

Orléans a fléchi de 1,080 à 1,030, il est resté à 1,070.

Rouen a fléchi de 1,070 à 1,035, il est resté à 1,050.

Le Havre a fléchi de 530 à 495, il est resté à 525.

Bâle a fléchi de 367 50 à 360, il est resté à 365 25.

Montereau a fléchi de 280 à 265, il est resté à 275.

Sceaux a fléchi de 192 50 à 190, et La Teste, de 277 50 à 255.

Samedi. — La baisse, qui avait commencé la veille sur toutes les valeurs par suite des nouvelles de l'Orient, a fait de nouveaux progrès, et toutes les valeurs se sont ressenties de cette espèce de panique. La rente 3 0/0 a fléchi de de 80 à 79 50 au comptant et de 80 35 à 79 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 103 30 à 103 25 au comptant et de 103 60 à 103 à terme. La Banque a fléchi de 25 à 2,700. Le Comptoir national a repris de 625 à 701 25; le Crédit mobilier a fléchi de 35 à 860; le Crédit foncier de 20 à 875; le Nord, de 750 à 892 50; Strasbourg, de 15 à 830; Lyon, de 12 50 à 932 50. Orléans s'est soutenu à 1,065 au comptant, et a fléchi de 7 50 à terme à 1,065; Rouen a fléchi de 15 à terme à 1,040; le Havre, de 5 à terme à 510; Bâle, de 7 50 au comptant à 362 50; Avignon, de 2 50 à 767 50; l'Ouest, de 10 à 740; Cherbourg, de 5 à 620; le Midi, de 7 50 à 617 50. Besançon a fait 560; Gray, 535; Montereau, 275; Dieppe, 347 50; Sceaux, 180; Béziers, 520; Versailles, 337 50.

Lundi. — La panique était très-grande au début de la bourse, mais les premiers bas cours ont été les plus bas de la cote et les affaires se sont ensuite ranimées. Il s'est fait beaucoup d'achats au comptant sur les chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant à 77 90 et a fermé à 78 25; elle a varié à terme de 77 60 à 78 30. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 102 50 à 102, et à terme de 102 à 101 75. La Banque a fléchi de 5 à 2,695; le Comptoir national, de 21 25 à 680. Le Crédit mobilier a varié de 800 à 815. Le Crédit foncier a fait 850; les actions du Nord de 860 à 882 50; Lyon, de 900 à 920; Avignon, de 740 à 752 50. L'Ouest était à 750; Cherbourg de 610 à 605; le Midi, de 595 à 605; Dijon de 560 à 555; Orléans, de 1,030 à 1,040; Rouen, 1,025; le Havre, de 595 à 500; Bâle à 360; Versailles, à 375; Dieppe, à 340.

Mardi. — La spéculation commence à se rassurer et à examiner avec plus de sang-froid la portée des affaires de l'Orient. Aussi les cours se raffermissent peu à peu. Toutes les valeurs étaient fort recherchées au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a tombé de 75 c. à 79 au comptant, et de 75 c. à terme à 79 50; la rente 4 1/2 0/0 de 65 au comptant à 102 65, et de 85 à terme à 102 60. La Banque a fléchi de 5 à 2,690. Le Comptoir national a repris de 17 50 à 697 50; le Nord, de 15 à 895; Lyon, de 50 à 930; Strasbourg, de 15 à 847 50; Lyon à la Méditerranée, de 22 50 à 775; l'Ouest, de 15 à 745; Gray, de 5 à 525; Dijon, de 5 à 525; le Midi, de 10 à 615; Orléans, de 10 à 1050; Rouen, de 25 à 1050; le Havre, de 15 à 525. Bâle a fléchi de 1 25 à 358 75.

Mercredi. — Les premiers cours étaient encore indécis; mais, à partir de 2 heures 1/2, toutes les valeurs ont repris et sont restées très-fermes et en hausse sur la cote de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 78 70 à 79 25, et à terme de 78 65 à 79 20; le 4 1/2 0/0, de 102 60 à 115 10 au comptant, et de 102 50 à 102 90 à terme. La Banque a fléchi de 10 à 2,680; le Comptoir d'escompte, de 2 50 à 695; le Crédit mobilier s'est tenu à 855; le Crédit foncier, à 865; le Nord a varié de 890 à 897 50; Strasbourg, de 822 50 à 830; Lyon, de 930 à 937 10; Orléans, de 1050 à 1057 50; Rouen, de 1042 50 à 1045; Avignon, de 775 à 781 25; l'Ouest, de 745 à 750; le Midi, de 615 à 620; Cherbourg, de 622 50 à 620. Bâle a fait 360; Dieppe, 342 50; Montereau, 275; Sceaux, 190; la Teste, 260.

Jeudi. — Les cours ont obtenu une nouvelle amélioration; cependant ils étaient moins fermes à la clôture. Il y avait beaucoup d'acheteurs au comptant sur les chemins. La rente 3 0/0 a fait 79 80 et elle est restée à 79 70 au comptant; elle a varié à terme de 79 80 à 79 50. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 103 30 à 103 70, et à terme de 103 20 à 103 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,675. Le Comptoir d'escompte a monté de 5 à 700. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 875; le Crédit foncier, de 15 à 270; le Nord, de 7 50 à 900; Strasbourg, de 2 50 à 832 50; Lyon, de 7 50 à 945; Orléans, de 12 50 à 1070; Rouen, de 5 à 1050; Bâle, de 6 15 à 366 25; l'Ouest, de 10 à 760; Avignon, de 875 à 790; le Midi, de 5 à 625. Cherbourg s'est tenu à 620; Dijon, à 557 50; Sceaux à 190; la Teste, à 255.

Vendredi. — Le commencement de la bourse était calme; mais les cours ont bientôt repris faveur. La rente a repris vivement, et il y avait des achats considérables sur les principales lignes de chemins de fer. Le 3 0/0 a varié au comptant, de 79 40 à 80 05, et à terme, de 79 50 à 79 90. La Banque a fléchi de 10 à 2,665. Le Nord a varié de 900 à 903 75; Strasbourg, de 827 50 à 837 50; Lyon, de 945 à 952 50; Lyon à la Méditerranée, de 792 50 à 802 50; Orléans, de 1,070 à 1,080; Rouen, de 1,050 à 1,055; le Havre, de 515 à 517 10; le Nord, de 522 50 à 527 50; l'Ouest, de 750 à 752 50.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	NOMS des lignes
710	313*	89	100,000	400	tout.	36 fr. p. unan.	janv. 1853	Nord
tout.	137	89	74,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	87	40,000	500	tout	13 fr. p. 6 m. (2)	sept. 1852	Rouen au Havre
tout.	51	81	36,000	500	400	6 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	89	60,000	500	400	3 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	18	89	10,000	500	tout.	36 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
149	»	99	30,000	500	250	64 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1362	99	300,000	500	tout.	63 f. 50 c. p. 1 an.	oct. 1852	Cie d'Orléans
627	660	89	250,000	500	tout.	4 p. 100 (2).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	193	99	81,000	350	tout	11 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1852	Strasbourg à Bâle
»	178	99	32,000	500	380	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
383	513	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes
»	»	99	8,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	150	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	8,000	5,000	tout.	418 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	460	»	»	1884 fr. p. 1 an.	janv. 1853	D° (2) d'indre-voir
»	»	98	80,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	720	99	135,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	53	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	80	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamre
tout.	50	80	3,400	500	tout.	32 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

(3) Pour le dernier semestre.

Bourse de Paris. Cours du 19 au 25 mars 1853.

NOMS des lignes	19 comp.	19 terme	21 comp.	21 terme	22 comp.	22 terme	23 comp.	23 terme	24 comp.	24 terme	25 comp.	25 terme
Nord	892 50	890 »	882 50	895 »	883 »	900 »	887 50	910 »	903 »	908 »	903 75	907 50
Paris à Rouen	»	1040 »	1025 »	1030 »	1030 »	1012 50	1013 »	1022 »	1030 »	1032 50	1035 »	1035 »
Rouen au Havre	320 »	310 »	300 »	310 »	313 »	315 »	315 »	315 »	312 »	330 »	317 50	320 »
Dieppe et Fécamp	217 50	»	340 »	»	343 »	»	342 50	348 »	»	»	»	»
Caen et Cherbourg	620 »	612 50	602 »	610 »	620 »	617 50	620 »	620 »	620 »	620 »	»	»
St-Germain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1720 »	»	»
Versailles (r. g.)	337 50	»	333 »	»	338 »	»	»	»	»	»	335 »	»
Ouest	740 »	743 »	»	730 »	745 »	746 »	»	750 »	750 »	752 50	752 50	750 »
Paris à Sceaux	190 »	»	»	»	185 »	»	190 »	»	190 »	»	185 »	»
Cie d'Orléans	1065 »	1057 50	1040 »	1040 »	1030 »	1050 »	1027 50	1063 »	1070 »	1072 50	1080 »	1080 »
Paris à Strasbourg	830 »	830 »	818 50	817 50	847 50	830 »	830 »	832 50	832 50	835 »	837 50	837 50
Strasbourg à Bâle	363 50	365 »	360 »	»	358 75	357 50	360 »	357 50	368 25	365 »	363 »	367 50
Blesme à Gray	535 »	»	520 »	»	525 »	»	520 »	523 75	»	»	[illegible]	325 »
Paris à Lyon	932 50	933 50	930 »	920 »	930 »	937 50	937 50	940 »	946 »	947 50	952 50	953 »
Montereau à Troyes	275 »	»	»	»	273 »	»	275 »	»	276 »	»	277 50	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	340 »	»	335 »	330 »	335 »	»	»	»	337 50	»	337 50	»
St-Étienne à Lyon	10325 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
D° (2) d'indre-voir	38500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	787 50	787 50	783 50	770 »	778 »	790 »	781 25	788 »	790 »	792 50	802 50	802 50
Chemins du Midi	620 »	617 50	606 »	603 »	615 »	620 »	620 »	617 50	625 »	622 50	627 50	627 50
Bordea. à La Teste	»	»	»	»	260 »	»	260 »	»	255 »	»	265 »	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 5 0/0	73 80	73 40	78 22	78 50	79 »	78 95	79 25	79 20	79 70	78 80	78 73	73 85
Rentes 4 1/2 0/0	103 25	103 »	102 »	101 75	102 85	103 60	103 »	102 90	103 70	103 50	103 30	103 75
Banque de France	2700 »	»	2692 »	»	2690 »	»	2680 »	»	2675 »	»	2665 »	»
Crédit mobilier	860 »	870 »	845 »	822 50	858 »	847 50	858 »	857 50	875 »	870 »	873 »	877 50
Comptoir national	701 25	690 »	680 »	690 »	697 50	685 »	693 »	697 50	700 »	705 »	702 50	700 »
Banque foncière	475 »	485 »	850 »	860 »	865 »	863 »	845 »	865 »	873 »	852 50	848 »	850 »
D° Obligations (Cert.)	1065 »	»	1060 »	»	1065 »	»	1070 »	»	1080 »	1083 »	1100 »	1085 »

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 19 au 25 mars 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	NOMS des Compagnies	19	21	22	23	24	25
1851.	150,000	75 ans.	332	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	372 50	370 »	370 »	370 »	370 »	370 »
D°	30,000	50 —	1,080	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1173 »	1167 »	1170 »	1170 »	1170 »	1170 »
1853.	93,000	99 —	335	625	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	360 »	360 »	360 »	360 »	360 »	360 »
1852.	182,333	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelles 5 0/0	347 50	345 »	343 »	345 »	347 50	348 »
D°	8,300	93 —	1,000	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
D°	30,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	372 »	»	375 »	376 »	375 »	»
1843.	11,431	43 —	1,120	1,250	25	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	1118 »	1118 »	1115 »
D°	6,201	43 —	1,250	1,250	25	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,103	50 —	1,000	1,250	25	»	D° D°	Ouest	»	1100 »	1118 »	»	1130 »	1120 »
1841.	7,210	63 —	1,102	1,250	25	»	D° D°	Saint-Étienne à Lyon	1103 »	»	»	»	1108 »	»
1850.	6,634	73 —	1 273	1,250	25	»	D° D°	D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1848	3,088	47 —	1,125	1,250	25	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	»	»	1115 »	»	1147 50	»
1848.	18,333	31 —	750	1,250	25	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	1110 »	»	»	1110 »	»	»
1852.	150,000	99 —	240	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelles 1852	360 »	600 »	360 »	360 »	360 »	360 »
1845.	5 587	73 —	1,000	1,250	20	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	4,968	68 —	1,000	1,250	25	»	D° D°	D° Nouvelles	»	»	1132 »	1125 »	1125 »	»
1840.	13,000	73 —	1,000	1,250	25	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	1083 »	»	»	1066 »	1065 »	»
1843	3,000	37 —	800	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	»	»	1220 »	1225 »	1240 »	»
1846.	2,773	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	300	625	12 50	D°	»	D° Nouvelles	340 »	»	340 »	340 »	»	340 »
1841.	4,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 18 au 24 mars. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	18	19	21	22	23	24
Nord	902 25 à 912 50	910 » à 891 75	872 50 à 877 50	900 » à 906 25	900 » à 906 25	902 75 à 906 25
Paris à Strasbourg	825 » à 847 50	835 » à 830 »	806 25 à 860 »	847 50 à 825 »	837 25 à 8.5 75	835 » à 313 »
Cie d'Orléans	1050 » à 1375 »	1037 50 à 1082 50	1012 50 à 1037 50	1025 » à 1050 »	1028 » à 1050 »	1037 50 à 1062 50
Paris à Rouen	1050 » à 1072 »	1037 50 à 1062 50	1012 50 à 1037 50	1025 » à 1050 »	1025 » à 1050 »	1037 50 à 1062 50
Rouen au Havre	306 25 à 313 75	487 50 à 512 50	478 » à 500 »	503 » à 325 »	487 50 à 512 50	500 » à 525 »
Lyon	936 25 à 337 50	943 75 à 940 »	303 75 à 312 50	637 50 à 331 »	340 » à 237 50	935 » à 340 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
...sse Béchet, Dethomas et Cie.	500	310 »	Seyssel (français) ... Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité ... mar.	5000	25 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1188	D° (anglais) ... Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	80 »	Sauvegarde ... mar.	5000	5 0/0 b.
— Paton	25	47 50	Bastennes ... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Vigie ... mar.	5000	19 0/0 b.
— Courtois	50	45 »	Monceaux-sur-Sambre Forg.	1000	1313	— de Besançon	420	525 »	Nationale ... inc.	5000	130 0/0 b.
...mbre à l'Oise ... canal.	1000	800	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4100 »	— de Boulogne (Paris)	1000	230 »	Générale ... inc.	5000	300 0/0 b.
...mbre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) ... Forg.	1/2 000	300	— de Versailles	500	225	Union ... inc.	5000	38 0/0 b.
...es ... (cuivre).	100	127 50	Alais ... Forg.	5000	1750	— Cherbourg	500	100	France ... inc.	5000	40 0/0 b.
...eille-Montagne ... (zinc).	200	1260 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1281	Messageries Nationales.	10000	10000	Phénix ... inc.	1000	5200 »
...esne Rhénane ... (zinc).	375	1010	Providence ... Forg.	1000	1100	— Caillard	1000	580	Providence ... inc.	2500	52 0/0 b.
...ose ... (zinc).	250	673 A.	Hennauge. N. libér. ... Forg.	300	310 »	Gondoles parisiennes	50	172 50	Urbaine ... inc.	5000	62 0/0 b.
...lberg ... (zinc).	750	1173	Usine de zinc. act. N. libér.	500	580	Omnibus (Entr. génér.)	1000	5100	Confiance ... inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
...zzalas (Algérie) ... cuivre.	100	50 P.	Valentin-Coq ... Usine.	300	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Évent. d'Avignon	51 50	»
...nzy ... charb.	4000	1933	Soc. Cail et Cie ... Usine.	1000	1310	Favorites ... Omnibus.	500	5005	— de Cette	18	»
...and'Combe ... charb.	1000	1330	Christofle ... Usine.	500	500	Hirondelles ... Omnibus.	1000	330	— de Fampoux	25	»
...zolle ... charb.	1/2520	405	Toyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies ... Belg.	1000	1810 P.
...rbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles ... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	340
...t-de-Loup (sud) ... charb.	1000	200	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén. ... Pet. V.	500	878 »	Guadalquivir	100	»
...es de la Loire ... charb.	1/63400	705 »	— français ... (Dito)	500	1030	Désirées ... Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	235
...tre-de-Bena ... charb.	1000	133	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	510 »	Journaux réunis	500	500
...g-pende ... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	528	Maberly (Amiens)	500	370
...nac ... charb.	1/2 100	500	— du Nord (Batign.)	500	375 »	Générale ... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Prévent)	500	615
...ute-Loire ... charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	»	Lloyd français ... mar.	5000	11 3/10 0/0 b.	Pont-Remy	500	487 50
...ntchoôte ... charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	13 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	122 50
...ncourt ... charb.	1/1 550	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Rieber	500	173

MIRES.

N° 621. 12e ANNÉE. — N° 14. SAMEDI 9 AVRIL 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

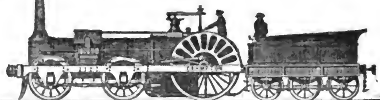
PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris............	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Étranger........	16 » —	30 »

FONDÉ EN 1842.



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOTSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

SOMMAIRE.

Société générale du Crédit mobilier.

Les observations que nous avons adressées au Crédit mobilier sur la nécessité de compléter son capital de garantie avant de songer à étendre ses opérations au moyen d'obligations à courte échéance, ont excité le mécontentement de quelques esprits trop absolus pour admettre la critique de leurs combinaisons et le moindre doute sur leur succès; nous avons été amplement dédommagés par les nombreuses adhésions que nous avons rencontrées parmi les personnes qui se préoccupent de l'avenir des nouveaux établissements de crédit.

Dans le premier moment, la Société du Crédit mobilier a excité de nombreuses et d'injustes jalousies. Les grandes maisons de banque se sont alarmées de cette concurrence; les spéculateurs l'ont redoutée comme une puissance qui dominerait la Bourse et règlerait à son gré le cours de toutes les valeurs. Ces préventions ont promptement disparu, quoiqu'elles pussent jusqu'à un certain point être entretenues par le sentiment d'envie qui s'attache à tout ce qui réussit, et que ce sentiment trouvât ample matière dans les bénéfices si considérables que la fondation du Crédit mobilier a procurés.

Aujourd'hui les idées se sont modifiées, et l'on ne considère plus la Société du Crédit mobilier que comme une institution très-favorisée par l'Etat, et dont le complet succès importe à tous ceux qui ont recours au crédit. C'est cette appréciation qui a dicté nos observations, qui leur a valu l'approbation du public, et qui nous engage à les continuer.

Nous ne saurions trop répéter à la Société du Crédit mobilier qu'il ne suffit pas que les actions se négocient à une prime et à une très-forte prime, et que le complément du capital de garantie est une base bien autrement solide que tous les succès de prime. La prime dans bien des occasions, indépendamment des erreurs ou des causes factices qui la créent et la maintiennent, n'est qu'un thermomètre menteur et le résultat d'apparences ou d'espérances que le temps emporte.

Sur quelle base du reste, et sur quelles affaires réalisées reposent les bénéfices présumés du Crédit mobilier? Depuis sa création, le Crédit mobilier n'a fait qu'une grande affaire, c'est la souscription directe ou indirecte dans la première émission, de 100 millions d'obligations du Crédit foncier. Une partie de cette souscription appartient à la Société générale et doit lui profiter un jour; l'autre a été dévolue à ses actionnaires; mais il n'y a encore dans cette opération aucun bénéfice réalisé. La même observation s'applique aux valeurs de chemins de fer achetées par le Crédit mobilier. Quelle que soit la différence entre les prix d'achat et les cours actuels, il ne peut y avoir bénéfice que sur les titres qui ont été revendus, et ce bénéfice doit servir à rémunérer non-seulement les 250 fr. versés, mais les 400 fr. de prime que la spéculation y ajoute.

Il n'y a donc de bénéfice acquis que celui qui résulte des reports. Si on réduit du capital disponible de la Société, la souscription aux obligations du Crédit foncier et les sommes employées en achat de titres de chemins de fer, on trouvera que le produit des reports ne peut pas être bien considérable; le taux des reports a d'ailleurs diminué depuis que la Société générale se livre aux opérations de ce genre; il est difficile d'obtenir par ces placements un intérêt de plus de 6 0/0; fût-il même de 7 0/0, à supposer que le capital tout entier fût employé de cette manière, comme la Compagnie n'a reçu que 250 fr. par action, le produit serait par action, sans tenir compte d'aucuns frais, de 17 fr. 50 c.; mais, au cours actuel de l'action, avec la prime de 400 fr., cela ne serait plus qu'un placement à 2 5/8 0/0.

Quant aux bénéfices à retirer de nouvelles affaires, il y a dans l'organisation même du Crédit mobilier des difficultés dont nous-même ne nous étions pas parfaitement rendu compte. D'abord l'intérêt pris par la Société générale constitue un patronage qui ne peut être donné qu'avec la plus grande réserve, aujourd'hui surtout que tant de projets sont en jeu; ensuite ce principe de participation collective et individuelle des actionnaires du Crédit mobilier est d'une application peu facile et qui se complique encore par la situation personnelle des administrateurs du Crédit mobilier. Ils sont pour la plupart à la tête de puissantes maisons de banque et appelés par conséquent à prendre part aux grandes affaires. Cette répartition entre trois classes d'intéressés peut créer des embarras ou des scrupules sérieux. Ainsi tel administrateur du Crédit mobilier hésitera peut-être à recommander à la Société de s'engager dans une affaire à laquelle il prendra part lui-même, parce qu'il peut disposer comme il l'entend de sa propre fortune. L'affaire réussira, elle aura un succès éclatant, elle donnera du beaux bénéfices, et les actionnaires du Crédit mobilier, ne rendant pas justice aux scrupules de ses administrateurs, seront mécontents de voir cette affaire échapper à la Société générale. C'est ce qui s'est passé à l'égard des actions nouvelles

émises par le Comptoir d'escompte, et qui pour la plupart ont été souscrites par des banquiers, administrateurs du Crédit mobilier, et sans que cette société y ait pris part.

La Société du Crédit mobilier, on ne saurait trop le répéter au public et à ceux qui la dirigent, est une institution d'utilité générale dont l'avenir est immense, mais à la condition d'assurer avant tout le crédit réel de la Société elle-même et la première chose à faire, c'est de compléter le capital de garantie, dût cette mesure ramener dans de plus étroites limites les espérances représentées par la prime.

En maintenant à 250 fr. le versement sur les actions de 500 fr., on éloigne les capitaux sérieux. Un capitaliste intelligent peut bien acheter une action libérée de 500 fr. avec 400 fr. de prime, mais il sera moins disposé à choisir pour placement une action nominative de 500 fr. sur laquelle il n'y a que 250 fr. de versés et qui porte le poids d'une prime de 400 fr., parce qu'il doit se préparer pour l'éventualité des versements nouveaux et craindre l'influence qu'ils peuvent avoir sur une prime qui n'est pas en proportion convenable avec le capital versé. Cela est encore plus vrai pour le simple spéculateur. La responsabilité de l'agent de change est aussi beaucoup plus engagée que si le capital entier était versé.

Dans la crise récente et heureusement passagère que des inquiétudes politiques ont produite, les titres entièrement libérés ont été comme de raison les moins affectés; ainsi, les actions du Nord sont tombées de 910 à 860 fr., soit une baisse de 6 0/0; les actions de Strasbourg, de 845 à 800 fr., soit une baisse de 5 0/0; le Crédit mobilier a baissé de 930 à 800 fr., soit une baisse d'environ 20 0/0 sur la somme de 680 fr. à débourser par action.

On dit, pour justifier le retard apporté au complément du capital de garantie, qu'il peut y être pourvu plus tard par l'accumulation même des bénéfices de la Société. Ce serait, pour une espérance qui peut être déçue, prolonger une situation dont nous avons signalé les périls.

Comment cette accumulation de bénéfices serait-elle d'ailleurs constatée? Des esprits superficiels ou étrangers au maniement des affaires de ce genre prétendent que la Société générale se bornerait à mettre les prix d'achat des valeurs qu'elle a en portefeuille en regard des cours du jour, à considérer la différence comme bénéfice réalisé, et à la porter ensuite en déduction des versements à effectuer. — Nous n'avons pas besoin de faire ressortir combien serait insolite une pareille manière de procéder. Un inventaire peut bien donner une situation sociale, mais il ne constitue pas une liquidation; jamais on n'a regardé comme un bénéfice acquis, réalisé, que le résultat d'une opération consommée; transformer en réalité un projet encore en cours d'exécution, et libérer ses actions avec des bénéfices ainsi obtenus, serait une combinaison que nul ne prendrait au sérieux; et nous avons une trop grande confiance dans l'intelligence des administrateurs pour nous arrêter à la supposition que nous avons relevée.

Pour compléter notre pensée, nous nous permettrons de citer aux administrateurs du Crédit mobilier un exemple qui nous est personnel, et qui doit détruire cette idée que le Crédit mobilier pourrait compléter son capital avec des illusions.

La Caisse des Actions réunies que nous dirigeons présente, comme on le sait, quelque analogie avec la Société du Crédit mobilier, et la manière dont ses bénéfices sont constatés sera, nous n'en doutons pas, suivie par cette Société.

Dans le courant du trimestre qui s'est écoulé du 1er janvier au 31 mars 1853, *la Caisse des Actions réunies* a acheté en actions du Nord à 842 fr. 50; des actions de Paris à Strasbourg à 742 fr. 50.

Comme elle devait à ses actionnaires un compte-rendu des opérations trimestrielles, elle a cru devoir réaliser l'opération engagée, et elle a vendu, le 26 mars, les actions du Nord à 907 f. 50, et les actions de Paris à Strasbourg à 840 fr. Le bénéfice obtenu de cette façon constitue bien un véritable bénéfice, qui est ensuite distribué aux actionnaires de la *Caisse des Actions réunies* sous forme de dividende.

Si la société du Crédit mobilier suit cet exemple, et qu'avec le produit de bénéfices semblables elle croie devoir libérer ses actions, nous ne pouvons que l'approuver; mais si la Société du Crédit mobilier a effectivement le projet d'attendre qu'elle ait obtenu un bénéfice assez considérable pour libérer ses actions, nous avons tout lieu de craindre que cette condition ne retarde par trop l'exécution d'une mesure d'absolue et d'immédiate nécessité, celle du complément du capital de garantie.

J. MIRÈS.

Comptoir d'escompte.

SERVICES RENDUS. — EXTENSION. — PROROGATION. — PRIVILÉGE.

Le Comptoir national d'escompte entre dans une nouvelle phase de son existence. Avant d'aborder l'examen des questions soulevées par la nouvelle organisation de ce grand établissement de crédit, nous devons d'abord rappeler son origine et constater par des faits les services qu'il a rendus.

Le 4 mars 1848, le gouvernement provisoire décrétait, pour Paris, la création d'un comptoir d'escompte, sous le titre de *Dotation du petit commerce*.

Le 7, il étendait cette création à toutes les villes industrielles et commerciales.

Le 8, il instituait le Comptoir d'escompte de la ville de Paris au capital de 20 millions, fourni pour un tiers par des actionnaires, pour un second tiers par la ville de Paris, en obligations, et pour le dernier tiers par l'État, en bons du Trésor. Tous les bénéfices étaient abandonnés aux actionnaires; les valeurs fournies par la ville et par l'État étaient seulement une garantie pour les pertes du Comptoir, qu'elles supportaient jusqu'à due concurrence dans la proportion d'un tiers pour chacun.

Le 10 mars, les statuts, dispensés exceptionnellement de l'examen par le Conseil d'État, étaient signés et la Société anonyme constituée.

Le 15 mars, la portion du capital exigée par les statuts était souscrite, et le 18 les opérations commençaient.

Enfin, le 24 mars, la création des sous-comptoirs de garantie était décrétée; ces établissements secondaires étaient destinés à servir d'intermédiaires entre les industriels et le Comptoir national, en leur procurant l'escompte de leurs simples signatures contre le nantissement de marchandises, récépissés de dépôts, titres et autres valeurs.

Plus tard, le Comptoir national recevait du Trésor, sur le crédit ouvert pour les comptoirs d'escompte, un prêt subventionnel sans intérêt, qui fut d'abord de 2 millions, et ensuite de 3 millions. — Cette dernière somme figure encore au passif du bilan présenté par le Comptoir d'escompte à l'assemblée générale du 28 juillet 1852.

Nul n'a perdu le souvenir des circonstances au milieu desquelles le Comptoir national de Paris fut créé. C'était au moment où la plupart des maisons qui jusque là faisaient l'escompte du papier de commerce, suspendaient leurs opérations; où les billets de la Banque avaient cours forcé; où le Trésor arrêtait le paiement de ses bons et les remboursements des fonds des caisses d'épargne; où le manufacturier, le négociant, ne pouvaient, avec des marchandises plein leurs magasins, trouver d'argent pour faire honneur à leur signature.

Nous avons dit tout à l'heure que le Comptoir national de Paris avait commencé ses opérations le 18 mars 1848. Le 31 du même mois, en douze jours, 30,087 effets, présentés par plus de 5,000 personnes et s'élevant à 13,402,167 fr., avaient été admis à l'escompte.

Le 31 août 1848, après cinq mois onze jours d'exercice, le Comptoir d'escompte de Paris avait pris :

Du papier à deux signatures, pour.	80,378,326
Du papier à une signature avec récépissés de dépôt de marchandises, pour.	6,924,266
Du papier présenté par les six sous-comptoirs de garantie (1), pour.	5,822,995
Total des escomptes. . . .	93,125,587
Le Comptoir d'escompte avait, en outre, fait encaisser pour les clients des valeurs s'élevant à. .	15,904,956
Et effectué des recouvrements en province, pour.	22,149,353

Le Comptoir avait suffi à cette masse d'o-

(1) Entrepreneurs. — Métaux. — Denrées coloniales. — Librairie. — Fils et tissus. — Mercerie.

pérations au moyen des sommes réalisées sur son capital, pour. 4,051,804
Et du prêt subventionnel du Trésor, pour. 2,000,000
Ensemble. . . 6,051,804

A la fin du premier exercice de cinq mois onze jours, la somme des effets en souffrance s'élevait à. 1,389,757 65
dont, en créances reconnues mauvaises. . . . . 80,223 »
ou moins de 1 00/00 des escomptes.

Le résultat de cet exercice permettait de distribuer un dividende de 3 0/0, en outre d'une somme de 189,433 fr. mise à la réserve pour couvrir les pertes sur les effets en souffrance.

Le second exercice dont il a été rendu compte est celui du 1er septembre 1848 au 30 juin 1849.

Le capital réalisé s'élève alors, y compris la subvention portée à 3 millions, à. 7,143,000
Le Comptoir a pu disposer, en outre, de sommes versées en compte courant à 5 et à 4 0/0, pour. 3,656,937
Le total des escomptes et des encaissements s'élève à. 112,117,816
Le chiffre des effets en souffrance depuis la fondation est réduit à...... 747,954 »
Dont, en créances reconnues mauvaises............... 177,073 »

Le fonds de réserve pour les pertes est augmenté de 156,925 fr. prélevés sur les bénéfices, et l'on distribue aux actionnaires un nouveau dividende de 3 0/0.

Au mois de février 1850, le Conseil d'escompte obtient du ministre des finances et de la ville de Paris, la prorogation de leur garantie pendant six ans, à partir du 18 mars 1851, terme de son premier contrat, et développe aussitôt ses opérations.

Le compte rendu de l'exercice clos le 30 juin 1850 présente les résultats suivants :
Capital réalisé........... 4,194,763
Prêt subventionnel du Trésor 3,000,000
Sommes reçues en compte courant.................. 5,156,758
Escomptes et encaissements. 145,630,576
Les effets en souffrance s'élèvent depuis l'origine, à....... 539,575

Dont 340,000 fr. sont regardés comme mauvais. La réserve spéciale destinée à couvrir les pertes est élevée à 450,000 fr.

Les actionnaires reçoivent un dividende de 7 0/0; une somme de 86,215 fr., formant les 2/3 des bénéfices supérieurs à 6 0/0, est portée au compte de la réserve statutaire.

C'est dans le cours de cet exercice que le Comptoir national sort pour la première fois des opérations d'escompte, et se charge de contracter pour la liste civile un emprunt de 20 millions qui lui produit une commission de 186,710 fr.

L'exercice suivant, — 1850-51, — marque un nouveau progrès.

Le capital du Comptoir ne s'élève encore qu'à................. 4,223,992 fr.
Le prêt du Trésor à 3,000,000
Mais les fonds des comptes courants produisent...... 10,288,264
Les escomptes et encaissements s'élèvent à 215,195,904
Le dividende est porté à 8 0/0.

Le compte des effets en souffrance depuis l'origine est réduit à 444,378 fr. 58, et se trouve entièrement soldé par les réserves faites les années précédentes pour couvrir les pertes prévues.

La réserve statutaire est portée de 86,000 à 308,000 fr., et le compte de profits et pertes reste créditeur à nouveau de 26,000 fr.

Le dernier exercice dont il ait été rendu compte est celui clos le 30 juin 1852; il présente un nouvel accroissement du chiffre des opérations du Comptoir.

Son capital est enfin complété, ce qui le porte, pour la part réservée aux actions, à.................. 6,666,666 fr.
Le prêt subventionnel est toujours de......... 3,000,000
Les fonds déposés en compte courant montent à 15,148,449
Les escomptes et encaissements à.......... 273,473,901

Les effets en souffrance, amortis en 1851, procurent une rentrée nette de 40,770 fr. 60.

Les dépenses de translation des bureaux du Comptoir sont soldées.

Le dividende est fixé à 8 0/0.

Le compte de la réserve statutaire est augmenté de 266,877 f. 15, et porté à 575,123 f. ou près de 9 0/0 du capital réalisé.

Tel est le passé officiellement connu du Comptoir national d'escompte de Paris. Ajoutons cependant que depuis la dernière situation publiée, de nouveaux et très-grands progrès ont été accomplis.

L'exercice 1851-52 avait donné lieu à un mouvement d'escomptes et d'encaissements de 273,473,901
Le semestre écoulé du 1er juillet au 31 décembre 1852, a déjà donné à lui seul un chiffre de................ 231,390,038
Ce qui fait présager un chiffre total pour l'année entière de.......... 500,000,000
La moyenne des escomptes, qui était par mois en 1848-49, de......... 14,200,000
et en 1849-50, de........... 12,100,000
s'est vu successivement élevée en 1850-51 à............... 18,000,000
en 1851-52 à.............. 22,000,000
Enfin, pendant le premier trimestre de l'exercice courant à. 30,600,000
et pendant le second trimestre à 46,400,000

C'est en présence de ce développement, et pour faire face à tous les besoins nouveaux qui se produisent chaque jour, à toutes les affaires qui peuvent se présenter; c'est en vue de concourir largement aux efforts du chef de l'État pour « introduire dans nos ateliers, nos » chantiers, nos usines, nos manufactures, » une plus grande activité; de créer à nos » produits de nouveaux débouchés, de com» pléter nos chemins de fer, d'organiser sur » tous les points du pays de grands travaux » publics, » que le Conseil d'administration du Comptoir national d'escompte a pensé qu'il était non-seulement sage, mais nécessaire d'augmenter le capital de cette importante institution et de porter à 20 millions la part à réaliser en actions.

Cette pensée du Conseil, pleinement justifiée par l'importance des affaires du Comptoir, par le progrès incessant qui se manifeste et surtout par l'intention de concourir à toutes les grandes entreprises nouvelles, a été appréciée et approuvée par les actionnaires ainsi que par M. le ministre des finances et par la Commission municipale de Paris. En conséquence, 26,666 actions nouvelles ont été créées; la moitié, ou 13,333, a été mise à la disposition des porteurs des premières actions, à raison de une pour une, et la seconde moitié a été prise par une réunion de capitalistes parmi lesquels figurent plusieurs administrateurs du Comptoir d'escompte et de la Société du Crédit mobilier.

Le Conseil n'a pas borné ses prévisions et sa sollicitude à l'accroissement du capital du Comptoir; il s'est mis, en outre, en instance pour obtenir du gouvernement et de la ville :

La prorogation de la durée de la Société ;

La prorogation correspondante de la garantie de 13,333,333 fr. accordée par moitié en 1848 par le Trésor et par la ville ;

La continuation du prêt subventionnel de 3 millions sans intérêt.

L'exemption légale des prescriptions des art. 2078 et 2079 du Code civil, qui ne permettent pas au créancier de disposer du gage ou nantissement sans autorisation de justice, et déclarent nulles toutes clauses ou conventions contraires.

Ces questions sont soumises en ce moment à l'examen du gouvernement, du conseil municipal et de la Banque de France; et, nous devons le dire, elles soulèvent d'assez grandes difficultés dont nous ne saurions être les juges; mais nous ne pouvons négliger de nous en faire les rapporteurs.

Déjà, le rapport lu à l'assemblée extraordinaire du 22 janvier dernier le constate, M. le ministre des finances s'est prononcé d'une manière formelle sur un point grave, celui de la prorogation de la garantie du Trésor et de la ville, qu'il entend faire cesser le 31 décembre 1854 comme dernier délai.

La résolution annoncée par M. le ministre des finances est trop fortement motivée pour qu'une analyse ne l'affaiblisse pas; nous préférons donc la reproduire d'après le texte même du rapport officiel.

« M. le ministre des finances n'a pas laissé » ignorer à notre directeur que si la ferme » volonté du gouvernement était de fortifier » et non d'affaiblir le Comptoir national de » Paris, dont il apprécie parfaitement les » éminents services et reconnaît l'utilité, elle » est aussi de faire cesser le plus promptement possible la participation prise par » l'État et par la ville à la formation de son » capital. *Dans la pensée du gouvernement,* » *cette participation est un fait* ANORMAL, » EXCEPTIONNEL, *qui ne doit pas durer au* » *delà des temps qui l'ont rendue nécessaire.* » Le concours des finances du pays ne doit » être accordé qu'à celles des entreprises » d'utilité générale qui ne sauraient se fonder

» et subsister sans son aide. Le Comptoir de » Paris n'en a plus besoin; l'institution pré» sente en elle même les plus sérieuses et les » plus solides garanties; elle est assez puis» sante, assez prospère, assez forte de sa propre » force, pour vivre désormais indépendante » et libre; d'ailleurs, l'appui moral du gou» vernement, le seul qu'elle doive ambition» ner aujourd'hui, ne lui manquera pas plus » dans l'avenir qu'il ne lui a manqué dans le » passé. »

Et le rapport ajoute :

« En présence de cette déclaration formelle, votre Conseil d'administration, profondément convaincu, après de nouvelles mais infructueuses tentatives, qu'il lui serait impossible d'obtenir l'approbation du gouvernement tout à la fois à l'augmentation du capital, à la prolongation de durée du Comptoir, et aux diverses modifications projetées, s'il ne renonçait pas à la continuation des garanties de l'État et de la ville, dut se résigner, non sans un profond regret, à l'abandon de ces garanties, à partir, comme dernier délai, *du 31 décembre* 1854. »

Cet article des demandes du Comptoir d'escompte étant rejeté, il en reste plusieurs autres à discuter :

La prorogation de la Société anonyme;

La révision de ses statuts, qui, on se le rappelle, ont été rédigés et arrêtés d'urgence et n'ont pas été examinés par le Conseil d'État;

La prorogation du prêt subventionnel de 3 millions sans intérêt;

L'exemption des prescriptions du Code civil sur l'exécution du gage.

Dans notre prochain numéro, nous exposerons les principaux arguments produits pour et contre les demandes du Comptoir d'escompte.

J. Mirès

Les compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires.

De nombreux actionnaires se sont plaints d'avoir été convoqués le même jour et pour la même heure à plusieurs assemblées de chemins de fer. Nous comprenons qu'en raison du grand nombre de Compagnies, il y ait quelque difficulté à combiner ces convocations de manière qu'elles s'accordent avec les convenances de tous les actionnaires; mais cependant les Compagnies pourraient s'entendre à ce sujet, et c'est là une des questions que la réunion des Compagnies de chemins de fer devrait régler. Nous lui rappellerons en même temps une autre amélioration plus importante, celle d'un système uniforme de comptabilité qui seul pourra faciliter aux actionnaires l'intelligence des comptes et permette la comparaison des résultats obtenus par les diverses exploitations.

G. Lesom.

Chemins du Midi.

Dans la séance du 30 mars, M. le ministre d'Etat a soumis au Corps législatif, par l'intermédiaire de M. Billault, président, le projet de loi relatif aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Chemin de fer d'Orléans et prolongements.

Assemblée générale du 31 mars 1853.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et prolongements a eu lieu, jeudi 31 mars, dans l'hôtel de Padoue, rue de la Chaussée-d'Antin, nº 11.

Cette assemblée, l'une des plus nombreuses qui aient jamais eu lieu, ne comprenait pas moins de 1,050 actionnaires représentant plus de 73,000 actions; elle a été présidée par M. Bartholony, président du Conseil, assisté des administrateurs ses collègues.

La commission de comptabilité avait chargé l'un de ses membres, M. Blondel, de donner lecture de son rapport. Les conclusions de ce travail sont un nouvel hommage rendu à la parfaite régularité des comptes de la Compagnie.

Le rapport du Conseil d'administration a été lu par MM. de Fougères et Cochin, administrateurs et par M. Herman, ingénieur, sous-directeur de la Compagnie. L'étendue de ce remarquable document ne nous permet pas de le reproduire aujourd'hui; mais en attendant son insertion dans notre prochain numéro, nous pouvons toujours annoncer que l'on y lira avec un vif intérêt l'exposé complet de toutes les questions relatives au présent et à l'avenir de la plus vaste entreprise de chemin de fer qui existe en France et peut-être en Europe.

Les administrateurs d'Orléans ont apporté dans leur appréciation de l'avenir de la Compagnie, cet esprit de haute prudence, de sagesse et de réserve que les actionnaires sont habitués à trouver en eux, et qui justifie si bien la confiance dont ils leur ont donné de constantes preuves.

Le résumé du compte des recettes et des dépenses pour l'exercice 1852 présente les chiffres suivants :

Recettes totales.......	27,618,781 98
Dépenses, charges et emprunts compris..........	12,159,230 36
Bénéfice net à répartir.	15,459,551 62

Cette somme a reçu les affectations suivantes :

1° Amortissement du fonds social..............	254,500 »
2° Pension de M. Casimir Leconte..............	12,000 »
3° Prélèvement de 15 0/0 attribué aux employés de la Compagnie, suivant décompte ci-contre....	867,457 75
4° Reste appartenant aux actionnaires.........	14,325,593 87
Somme égale.....	15,459,551 62

Sur la somme de 14,325,593 fr. 87 c., il a déjà été payé :

Le 1er juillet 1852 :	
7 fr. 50 c. par action sur 72,887 actions anciennes restant des 80,000 composant l'ancien capital de la Compagnie (1)...............	546,652 50
3 fr. 75 c. sur 66,000 actions anciennes du Centre..	247,500 »
2 fr. 50 c. sur 130,000 actions anciennes de Bordeaux.................	325,000 »
1 fr. 875 sur 80,000 actions anciennes de Nantes..	150,000 »
Et le 1er octobre 1852 :	
7 50 d'intérêt sur 292,887 actions nouvelles.	2,196,652 50
10 » de premier dividende sur les mêmes actions.....	2,928,870 »
10 » de premier dividende sur 7,113 actions amorties. .	71,130 »
Ensemble. . .	6,465,805 »
Le Conseil a proposé, et l'assemblée générale a approuvé la distribution d'un nouveau dividende de 26 fr. 20 par action à chacune des 300,000 actions formant le nouveau capital.....	7,860,000, »
Ce qui représente l'emploi d'une somme de . . .	14,325,805 »

Ces résultats justifient, avec une exactitude presque mathématique, les calculs publiés par nous il y a un an, dans le numéro du *Journal des chemins de fer* du 3 avril 1852, sur les produits de la fusion en 1852. Le chiffre indiqué alors par nous était de 14,200,000

La balance des comptes élève ce chiffre à............. 14,325,805

Il est difficile, on le voit, d'approcher plus près de la vérité dans un calcul d'approximation.

Par suite du dividende fixé par l'assemblée générale, le produit net de l'action ancienne d'Orléans se serait élevé par action ancienne, non compris les 17,866 actions émises pour accroître le capital, à fr. 81 25 par action.

Et par action nouvelle, toujours non compris l'émission de 17,866 nouvelles, à.........	50 80 —
Par suite de l'émission de ces actions, le revenu de l'action ancienne est de...........	77 44 —
Et celui de chacune des 300,000 actuelles de. . .	48 40 —

Dans notre prochain numéro nous publierons le texte du rapport et nous examinerons de nouveau l'avenir de cette belle entreprise.

J. Mirès.

(1) Les 7,113 autres actions anciennes avaient été amorties.

Chemin de fer de Saint-Germain.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Saint-Germain, remise une première fois faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, a eu lieu le 29 mars, au siége de la Société, rue Saint-Lazare.

M. Emile Pereire, directeur de la Compagnie, a donné lecture du rapport sur les résultats de l'exercice 1852.

Le nombre des voyageurs s'est élevé à 2,236,161, et les recettes brutes de l'exploitation à.

Recettes brutes de l'exploitation	1,327,402 55
A déduire pour droits sur le prix des places et pour frais d'omnibus et subventions. . .	128,444 71
Reste.	1,198,957 81
A ajouter :	
Péage de la Compagnie de Versailles.	290,831 87
Péage de la Compagnie de Rouen	811,355 15
Service de la poste. . . .	6,000 »
Transport de bagages et matériaux.	34,499 79
Solde de l'exercice 1851. .	1,884 85
Total.	2,343,529 47
Les frais d'administration et d'exploitation de toute nature ont été de.	852,039 52
Laissant libre une somme de	1,491,489 95

qui a reçu la destination suivante :

Intérêts de 25 fr. par action, déduction faite de 59,476 fr. 91 pour revenu des propriétés.	431,468 47
Réserve.	45,000 »
Dividende des actions, à 37 fr. 50 par action, en sus de l'intérêt déjà payé.	675,000 »
Dividende des coupons, à raison de 168 fr. 75 l'un. . . .	337,500 »
Solde non distribuée à reporter sur 1853.	2,521 48
Total égal. . .	1,491,489 95

Le rapport donne des détails pleins d'intérêt sur les résultats de la réduction des tarifs et sur l'influence qu'ils ont exercée tant sur la circulation que sur les recettes. Il fait connaître en outre le traité passé entre la Compagnie de Saint-Germain et la Société des Docks.

M. Emile Pereire a donné ensuite des renseignements sur les chemins de Passy, d'Auteuil et de Neuilly dont la Compagnie de Saint-Germain a obtenu la concession et dont les travaux sont poussés avec assez de vigueur par l'ingénieur en chef, M. Flachat, pour permettre la mise en exploitation d'une partie au moins dans le courant de cette année.

La question de la division des actions actuelles en quatre actions nouvelles et celle de la conversion des coupons de fondation en action de capital dont les versements couvriront les dépenses des embranchements sans nécessiter d'emprunt spécial, seront traitées et soumises aux actionnaires dans l'assemblée extraordinaire du 11 avril prochain.

Après la lecture du rapport, qui a été écouté avec un vif intérêt par l'assistance, les actionnaires ont voté unanimement l'approbation des comptes, la fixation du dividende, l'autorisation donnée à la direction de passer toute convention avec le gouvernement pour les embranchements, et la réélection des administrateurs sortants. En outre, M. Touchard, administrateur, ayant donné sa démission pour cause de santé, a été élu membre honoraire et remplacé par M. Emile Clapeyron.

G. Lenoir.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

Compte rendu de l'Assemblée générale du 31 mai 1853.

L'assemblée générale semestrielle des actionnaires du chemin du Havre a eu lieu le 31 mars, au siége de la Société, sous la présidence de M. Ch. Laffitte, président du Conseil d'administration.

Cette réunion était convoquée pour approuver les comptes du semestre clos le 28 février dernier, pour fixer le dividende et pour délibérer ensuite extraordinairement sur diverses propositions relatives au projet de fusion avec les Compagnies de Rouen, de l'Ouest et de Cherbourg.

Les actionnaires étaient nombreux et représentaient 13,731 actions. L'assemblée a pu, en conséquence, se constituer extraordinairement et voter toutes les propositions mises à l'ordre du jour.

Le rapport, dont lecture a été donnée par M. Thibaudeau, conseil de la Compagnie, se divise en deux parties.

La première donne l'examen de la situation financière et le résultat de l'exploitation pendant le dernier semestre. (Voir le rapport, page 233.)

Le compte de l'exploitation se résume ainsi :

Recettes de toute nature à grande vitesse	1,056,947 85
Id. à petite vitesse. . .	903,292 70
Recettes diverses	63,089 51
Total des recettes. .	2,023,330 06
Les dépenses ont été de .	1,620,802 64
Le bénéfice est de. . . .	402,527 42
Au semestre précédent il a été réservé.	100,977 49
Cette réserve pouvant être répartie, il reste à distribuer une somme de	503,504 91

soit 12 fr. 50 c. par action, qui seront payés à la caisse de la Compagnie, à partir du 2 avril prochain.

La seconde partie du rapport est entièrement consacrée à la fusion, dont les bases ont été arrêtées par les délégués des administrations et approuvées par les conseils : elles sont telles que nous les avons données il y a un mois environ ; on peut les relire de nouveau dans le rapport que nous publions plus loin ; il en donne tous les détails, ainsi qu'une appréciation aussi juste qu'intéressante pour les actionnaires de cette Compagnie.

Après la lecture du rapport, les comptes et la répartition du dividende ont été approuvés sans discussion et à l'unanimité. L'assemblée a voté ensuite diverses modifications aux statuts donnant tout pouvoir au Conseil d'administration pour traiter toutes les questions de la fusion, soit avec les compagnies, soit avec l'État.

L'assemblée s'est séparée après un vote de remercîments aux membres du Conseil d'administration.

F. Petit.

Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 30 MARS 1853.

La séance est ouverte à 3 heures 1/2 sous la présidence de M. le vicomte de Lezardière, désigné à cet effet par le Conseil d'administration. M. Michelot, directeur de la Compagnie, est élu à l'unanimité secrétaire, et MM. Collignon et Noel du Payrat scrutateurs.

M. Bécourt, un des administrateurs, lit le rapport fait par le Conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1852. (Voir page 238.)

M. Jannart de Médemanche donne lecture du rapport de la Commission de comptabilité.

M. le président demande à MM. les actionnaires s'ils ont quelques observations à faire sur les deux rapports.

M. Michelot donne quelques explications sur la somme de 5,834 fr. 73 c. qui figure dans le bilan comme restant due aux créanciers de l'ancienne Compagnie. L'administration a fait depuis longtemps toutes les diligences possibles pour terminer cette liquidation ; mais ses efforts ont été inutiles, et il est probable que cette somme ne sera jamais réclamée.

Personne ne demandant plus la parole, l'assemblée, sur la proposition de M. le président, approuve à l'unanimité le rapport du Conseil d'administration, celui de la Commission de comptabilité, ainsi que les comptes de l'exercice 1852, tels qu'ils ont été présentés par le Conseil d'administration.

Elle ordonne en outre l'impression des deux rapports, ainsi que des pièces à l'appui, et vote à l'unanimité des remercîments au Conseil et à la Commission de comptabilité.

La séance est levée à 4 heures 1/2.

F. Petit.

PLUS HAUT ET PLUS BAS COURS MENSUELS (AU COMPTANT) DES PRINCIPALES

PAIR.	DÉNOMINATION des VALEURS.	JANVIER. plus haut.	JANVIER. plus bas.	FÉVRIER. plus haut.	FÉVRIER. plus bas.	MARS. plus haut.	MARS. plus bas.	AVRIL. plus haut.	AVRIL. plus bas.	MAI. plus haut.	MAI. plus bas.
	Fonds Français.										
100	5 0/0 — 4 1/2 nouveau	100 50	101 25	104 20	102 20	100 50	99 40	101 55	99 90	100 00	99 45
100	4 1/2 — 1825	91 75	91 25	92 25	91 75	101 25	89 75	101 75	101 25	•	•
100	4 0/0	84 50	83 50	84 75	84 •	94 25	83 •	94 25	93 •	90 •	91 •
100	3 0/0	72 25	64 •	65 15	63 50	71 50	65 50	72 30	69 50	71 40	69 90
1000	Banque de France	3100 •	2570 •	2600 •	2545 •	2870 •	2505 •	2905 •	2900 •	2775 •	2775 •
500	Crédit foncier (actions)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Crédit mobilier	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Comptoir national d'escompte	640 •	535 •	595 •	577 50	600 •	565 •	625 •	600 •	610 •	1000 •
	Chemins de fer.										
500	Paris à Saint-Germain	535 •	490 •	558 50	560 •	600 •	552 50	725 •	600 •	812 50	730 •
500	Montpellier à Cette	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Paris à Versailles (rive droite)	315 •	290 •	310 25	290 •	340 •	305 •	350 •	337 50	282 50	340 •
500	Id. (rive gauche)	265 •	228 75	245 •	224 75	282 50	298 75	290 •	272 50	267 50	267 50
1000	Grand-Combe	550 •	615 •	565 •	565 •	600 •	601 •	700 •	690 •	700 •	690 •
500	Bordeaux à la Teste	101 •	70 •	115 •	61 •	115 •	90 •	102 50	105 •	155 •	132 50
350	Strasbourg à Bâle	235 •	190 •	290 •	216 25	245 •	225 •	285 •	240 •	204 25	340 •
500	Paris à Orléans (actions anciennes)	1130 •	1015 •	1150 •	1070 •	1205 •	1120 •	1217 50	1130 •	1305 •	1170 •
500	Id. (actions nouvelles)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Andrezieux à Roanne	•	•	•	•	120 •	90 •	417 50	402 50	•	•
500	Paris à Rouen	770 •	690 •	600 •	610 •	717 50	655 •	815 •	705 •	790 •	752 50
500	Rouen au Havre	317 50	265 •	267 50	310 •	285 •	285 •	315 •	290 •	274 25	285 •
500	Marseille à Avignon	310 •	225 •	232 50	221 50	275 •	240 •	290 •	262 50	300 •	270 •
500	Paris à Sceaux	•	•	•	•	•	•	100 •	75 •	100 •	85 •
500	Centre (Orléans à Vierzon)	550 •	185 •	535 •	497 50	575 •	527 50	615 •	845 •	505 •	374 25
500	Amiens à Boulogne	305 •	275 •	307 50	290 •	342 50	307 50	•	•	•	•
500	Montereau à Troyes	210 •	150 •	151 •	140 •	172 50	145 •	205 •	105 •	190 •	170 •
500	Orléans à Bordeaux	470 •	421 50	451 •	428 75	551 25	450 •	612 50	570 •	621 25	619 •
400	Nord	685 •	580 •	660 •	558 75	694 75	501 75	615 •	540 •	505 •	540 •
500	Dieppe à Fécamp	237 50	220 •	217 50	221 •	240 •	225 •	260 •	230 •	252 50	238 25
500	Paris à Strasbourg	510 •	447 50	498 25	455 •	567 50	495 •	605 •	548 75	575 •	500 •
500	Tours à Nantes	310 •	275 •	304 25	295 •	357 50	298 75	390 •	340 •	271 50	502 50
500	Paris à Lyon	615 •	538 75	567 50	370 •	617 50	574 75	650 •	595 •	690 •	604 75
500	Lyon à la Méditerranée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Ouest	•	•	•	•	530 •	510 •	•	•	•	•
500	Blesme et Saint-Dizier à Gray	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Paris à Caen et à Cherbourg	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Dijon à Besançon	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Midi	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Valeurs industrielles.										
250	Docks Louis-Napoléon	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
500	Lin Maberly	800 •	175 •	715 •	715 •	790 •	740 •	840 •	745 •	850 •	802 50
1000	Lin Cohin	580 •	700 •	515 •	500 •	565 •	510 •	735 •	635 •	552 50	595 •
500	Aveyron (Decazeville)	2300 •	2540 •	2400 •	2400 •	2550 •	2300 •	3100 •	2800 •	•	•
1000	Monceaux-sur-Sambre	1400 •	1375 •	1400 •	1385 •	1400 •	1400 •	1375 •	1375 •	1330 •	1330 •
500	Herserange	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
100	Vieille-Montagne	700 •	645 •	605 •	500 •	470 •	600 •	700 •	660 •	820 •	700 •
750	Stolberg	1050 •	840 •	1000 •	980 •	1015 •	960 •	960 •	965 •	965 •	1047 50
375	Prusse Rhénane	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2500	Gaz anglais	5200 •	5100 •	5150 •	5075 •	5350 •	5150 •	6000 •	5600 •	5750 •	5000 •
2000	Gaz Lacarrière	3100 •	3100 •	•	•	3100 •	3100 •	3200 •	3400 •	•	•
250	Gaz français	900 •	870 •	900 •	880 •	920 •	895 •	1055 •	930 •	1000 •	900 •
500	Gaz de Belleville	1125 •	1125 •	1125 •	1125 •	1120 •	1125 •	•	•	•	•
100	Palais de l'Industrie	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
12500	Générale maritime	16 0/0	16 0/0 b.	•	•	20 0/0	18 0/0	20 0/0 b.	20 0/0 b.	41 0/0	41 0/0 b.
2000	Union des ports	pair	1 0/0 p.	1/2 0/0 b.	1/1 0/0 b.	2 0/0	1 0/0	3 0/0 b.	2 3/4 0/0 b.	3 0/0	2 1/2 0/0 b.
5000	Sécurité	•	•	•	•	11 0/0 b.	11 0/0 b.	15 0/0 b.	13 0/0 b.	•	•
5000	Indemnité	•	•	•	•	12 1/2 0/0	12 1/2 0/0	•	•	•	•
2000	Océan	•	•	•	•	•	•	20 0/0 b.	20 0/0 b.	•	•
5000	Lloyd français	5 0/0	4 0/0 b.	5 0/0	5 0/0	•	•	6 0/0 b.	6 0/0 b.	7 0/0	7 0/0 b.
5000	Chambre d'assurance	0 1/2 0/0	0 0/0 b.	•	•	10 0/0	10 0/0	•	•	•	•
5000	Neptune	pair	1 0/0 p.	pair	pair	1 0/0	1 0/0	2 0/0 b.	2 0/0 b.	3 0/0	2 3/4 0/0 b.
5000	Vigie	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
5000	Sauvegarde	4 0/0 p.	4 0/0 p.	•	•	•	•	•	•	3 1/2 0/0 p.	1 0/0 p.
7500	Générale Incendie	12 0/0	120 0/0 b.	420 0/0 b.	420 0/0 b.	444 0/0	420 0/0	•	•	•	•
1000	Phénix Incendie	3000	3003 •	•	•	3100 •	3100 •	3300 •	3300 •	3400 •	840 0/0
1000	Nationale Incendie	110 0/0	104 0/0	114 0/0	110 0/0	115 0/0	112 0/0	110 0/0 b.	114 0/0 b.	•	•
5000	Union Incendie	60 1/2 0/0	50 0/0	54 0/0	56 0/0	57 0/0	54 0/0	51 0/0 b.	51 0/0 b.	55 0/0	33 0/0 b.
5000	France	27 0/0	24 0/0 b.	21 0/0	21 0/0	20 0/0	21 0/0	20 0/0 b.	25 1/4 0/0 b.	24 0/0	23 0/0 b.
5000	Urbaine	25 0/0	20 0/0 b.	22 0/0	21 0/0	22 0/0	22 0/0	24 0/0 b.	25 0/0 b.	24 0/0	24 0/0 b.
2500	Providence	•	•	pair	pair	3 0/0	2 0/0	3 0/0 b.	3 0/0 b.	3 1/2	3 0/0 b.
7500	Générale Vie	30 2/3 0/0	33 1/3 0/0 b.	41 2/3 0/0 b.	40 0/0	43 1/3 0/0	43 1/3 0/0	10 0/0 b.	30 0/0 b.	•	•
5000	Nationale Vie	15 0/0	12 0/0 b.	7 0/0	7 0/0	7 1/2 0/0	7 0/0	12 0/0 b.	7 1/2 0/0 b.	14 0/0	13 0/0 b.
5000	Union-Vie	pair	1 0/0 p.	1 0/0 p.	1 0/0 p	2 0/0	2 0/0 p	1 0/0 b.	1 1/4 0/0 b.	3 0/0	3 0/0 b.

VALEURS FRANÇAISES COTÉES A LA BOURSE DE PARIS PENDANT L'ANNÉE 1852.

JUIN plus haut.	JUIN plus bas.	JUILLET plus haut.	JUILLET plus bas.	AOUT plus haut.	AOUT plus bas.	SEPTEMBRE plus haut.	SEPTEMBRE plus bas.	OCTOBRE plus haut.	OCTOBRE plus bas.	NOVEMBRE plus haut.	NOVEMBRE plus bas.	DÉCEMBRE plus haut.	DÉCEMBRE plus bas.
102 10	99 75	104 90	101 85	105 60	101 »	105 50	103 20	106 60	103 25	107 »	104 50	106 60	101 60
100 50	100 50	100 »	100 »	100 »	100 »	100 »	97 75	101 »	100 »	100 »	100 »	101 »	100 »
91 »	90 »	92 »	91 50	93 »	92 50	93 25	90 75	98 50	94 60	98 50	98 »	90 »	94 25
71 95	70 »	75 20	70 70	76 75	71 60	78 35	73 70	82 »	77 80	88 »	81 50	84 »	80 90
2900 »	2722 50	2985 »	2730 »	2940 »	2840 »	2985 »	2930 »	3000 »	2910 »	3000 »	2900 »	2930 »	2850 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	300 »	385 »	835 »	300 »	1030 »	950 »	1275 »	1005 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1765 »	1050 »	1450 »	830 »
625 »	604 75	605 »	630 »	673 »	620 »	655 »	640 »	685 »	602 50	810 »	690 »	1750 »	670 »
991 50	875 »	1130 »	1126 »	1195 »	1165 »	1175 »	1100 »	1300 »	1110 »	1030 »	1110 »	1195 »	1125 »
655 »	575 »	610 »	625 »	632 50	630 »	630 »	630 »	640 »	630 »	» »	» »	» »	» »
297 50	300 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
310 »	272 50	312 50	294 75	312 50	297 50	317 50	310 »	300 »	322 50	105 »	155 »	300 »	345 »
1185 »	1176 »	1145 »	1075 »	1200 »	1145 »	1190 »	1150 »	1700 »	1190 »	1500 »	1550 »	1580 »	1540 »
165 »	165 »	161 »	150 »	301 »	150 »	200 »	200 »	222 50	255 »	250 »	277 50	250 »	270 »
270 »	243 75	300 »	284 75	321 »	291 »	315 »	305 »	340 »	235 25	400 »	255 »	360 »	315 »
1287 50	1209 »	1410 »	1250 »	1117 50	1365 »	1302 50	1317 50	1750 »	1140 »	1800 »	1750 »	1800 »	1550 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	915 »	923 »	1115 »	1100 »	1250 »	1025 »	1075 »	985 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	315 »	300 »	350 »	320 »	» »	» »
842 50	792 50	950 »	977 50	945 75	840 »	910 »	900 »	1002 50	902 50	1070 »	910 »	1005 »	950 »
300 »	290 »	340 »	312 50	347 50	340 »	400 »	385 »	187 50	305 »	500 »	415 »	577 50	510 »
400 »	390 »	180 »	407 50	188 75	621 »	765 »	185 »	697 50	517 50	625 »	610 »	» »	» »
400 »	90 »	160 »	90 »	205 »	92 50	170 »	130 »	210 »	170 »	220 »	185 »	165 »	170 »
621 25	405 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
212 50	177 50	225 »	205 »	200 »	207 50	295 »	235 »	417 50	292 50	350 »	355 »	372 50	310 »
630 75	622 50	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
621 25	500 50	675 »	615 »	690 »	610 »	725 »	675 »	870 »	720 »	995 »	900 »	905 »	845 »
258 75	210 »	275 »	255 75	315 »	165 »	265 »	292 50	255 »	287 50	290 »	310 »	255 »	310 »
500 »	461 25	661 25	500 »	670 »	630 »	700 »	658 75	850 »	700 »	955 »	900 »	870 »	770 »
345 »	378 50	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
675 »	613 75	771 50	657 50	781 25	725 »	817 50	767 50	1005 »	810 »	1010 »	900 »	955 »	850 »
» »	» »	660 »	500 »	624 »	590 »	645 »	591 75	760 »	612 25	915 »	710 »	705 »	815 »
591 50	530 »	605 »	500 »	631 25	600 »	675 »	500 »	735 »	605 »	810 »	700 »	717 50	780 »
540 »	300 »	575 »	516 25	571 50	530 »	530 »	510 »	613 »	515 »	685 »	670 »	670 »	502 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	575 »	541 »	615 »	365 »	600 »	625 »	650 »	605 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	550 »	500 »	620 »	310 »	690 »	610 »	690 »	580 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	670 »	605 »	700 »	635 »	635 »	590 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	305 »	315 »	278 »	213 »	250 »	231 »
850 »	822 50	805 »	812 50	840 »	840 »	810 »	800 »	850 »	840 »	800 »	850 »	800 »	855 »
512 50	515 »	555 »	535 »	575 »	555 »	502 50	575 »	612 50	300 »	600 »	615 »	650 »	690 »
» »	» »	» »	» »	2060 »	2040 »	» »	» »	3100 »	3100 »	3000 »	3100 »	3050 »	3050 »
1525 »	1350 »	1535 »	1525 »	» »	» »	1500 »	1500 »	» »	» »	1200 »	1100 »	1350 »	1100 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	347 50	510 »	552 »	505 »	505 »	540 »
1000 »	705 »	1050 »	881 »	1097 »	870 »	995 »	872 50	950 »	850 »	1000 »	950 »	950 »	900 »
1205 »	980 »	1128 75	1010 »	1050 »	1000 »	1095 »	1021 »	1045 »	1035 »	1020 »	900 »	1065 »	955 »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	740 »	640 »	710 »	670 »	900 »	875 »
6310 »	5900 »	6500 »	6100 »	7000 »	6550 »	6450 »	6700 »	» »	» »	6800 »	6800 »	7000 »	6800 »
» »	» »	3500 »	2000 »	» »	» »	» »	» »	1300 »	1300 »	» »	» »	» »	» »
1150 »	1005 »	1150 »	1119 »	1185 »	1175 »	1215 »	1195 »	1212 50	1192 50	1200 »	1200 »	1210 25	1215 »
» »	» »	» »	» »	1100 »	1300 »	1101 »	1101 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	118 75	116 55	125 »	115 50	130 »	115 »	120 »	105 »
25 0/0 b.	21 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	10 0/0 b.	40 0/0 b.	» »	» »
3 0/0 b.	3 0/0 b.	3 0/0 b.	3 0/0 b	» »	» »	» »	» »	» »	» »	8 1/2 0/0 b.	8 1/2 0/0 b	» »	» »
17 0/0 b	17 0/0 b	» »	» »	» »	» »	» »	» »	25 0/0 b	25 0/0 b.	» »	» »	» »	» »
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	25 0/0 b	25 0/0 b.	» »	» »	» »	» »
9 0/0 b	8 0/0 b	10 0/0 b.	9 1/2 0/0 b	10 1/2 0/0 b.	10 0/0 b.	» »	» »	10 0/0 b	9 1/2 0/0 b.	10 1/2 0/0 b.	10 1/2 0/0 b	11 0/0 b	10 1/2 0/0 b
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	11 0/0 b.	11 0/0 b.	15 0/0 b	15 0/0 b.	» »	» »
5 0/0 b	4 0/0 b	» »	» »	7 0/0 b.	6 0/0 b	8 0/0 b.	8 0/0 b.	» »	» »	12 0/0 b	10 0/0 b	13 0/0 b	13 0/0 b
19 0/0 b.	10 0/0 b	» »	» »	» »	» »	10 0/0 b.	1/2 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	4 0/0 b	4 0/0 b
1/2 0/0 b	1/2 0/0 b	» »	» »	» »	» »	1 1/2 0/0 b.	1 1/2 0/0 b.	4 0/0 b.	4 0/0 b	» »	» »	» »	» »
445 0/0 b	410 0/0 b	400 0/0 b	160 0/0 b	400 0/0 b	405 0/0 b.	470 0/0 b.	500 0/0 b	460 0/0 b.	465 0/0 b.	470 0/0 b	470 0/0 b.	» »	» »
3500 »	3450 »	3400 b.	3450 b.	» »	» »	75 0/0 b.	3500 b.	3100 b	3400 b.	» »	» »	» »	» »
136 0/0 b	134 0/0 b	140 0/0 b.	137 0/0 b	137 0/0 b	137 0/0 b	» »	» »	150 0/0 b	157 0/0 b	140 0/0 b.	137 0/0 b	138 0/0 b	130 0/0 b
55 0/0 b.	55 0/0 b	55 1/2 0/0 b.	55 1/2 0/0 b.	55 1/2 0/0 b.	54 1/2 0/0 b	» »	» »	60 0/0 b	55 0/0 b	60 1/2 0/0 b	60 0/0 b	60 0/0 b	59 0/0 b
28 0/0 b	24 0/0 b	26 0/0 b.	26 0/0 b	30 0/0 b	26 0/0 b	31 0/0 b.	30 0/0 b	30 0/0 b	32 0/0 b	44 0/0 b.	28 0/0 b.	28 0/0 b	25 0/0 b
30 0/0 b	30 0/0 b	39 0/0 b	34 0/0 b	10 0/0 b.	41 0/0 b.	45 0/0 b	44 0/0 b	51 0/0 b	40 0/0 b	51 0/0 b	56 0/0 b	50 0/0 b	50 0/0 b
5 0/0 b	4 0/0 b	10 0/0 b.	0 0/0 b.	11 0/0 b.	10 0/0 b	» »	» »	21 0/0 b	15 0/0 b	25 0/0 b.	25 0/0 b	21 0/0 b	23 0/0 b
17 0/0 b	41 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	18 0/0 b	18 0/0 b.	» »	» »	53 1/2 0/0 b	53 1/2 0/0 b	» »	» »
13 1/2 0/0 b.	12 0/0 b.	» »	» »	12 0/0 b.	12 0/0 b	13 0/0 b	13 0/0 b.	15 0/0 b	16 0/0 b	17 0/0 b.	10 1/2 0/0 b	» »	» »
» »	» »	3 0/0 b	2 1/2 0/0 b	» »	» »	» »	» »	3 1/2 0/0 b	3 0/0 b.	5 0/0 b.	5 0/0 b	4 0/0 b.	4 0/0 b

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

L'assemblée générale de la Compagnie de Strasbourg à Bâle a eu lieu, le 31 mars, dans la salle Herz.

M. *G. West*, président du Conseil d'administration, après avoir appelé au bureau comme scrutateurs MM. le vicomte de *Courcelles* et *Armand Bonnet*, et désigné M. *Noblet* comme secrétaire général de l'assemblée, a donné la parole pour la lecture du rapport à M. *Strohl*, délégué du Conseil, chargé de la direction du chemin.

Il ressort de ce document, que nous publions plus loin, page 240, que les recettes de la Compagnie se sont élevées en 1852 à 2,682,412 fr. 39 c., et qu'elles présentent un excédant de 436,292 fr. 90 c. sur celles de l'année précédente. Les dépenses ont été de 1,449,817 fr. 61 c., et le compte de profits et pertes se solde par un actif de 1,186,195 fr. 69 c.

Sur la proposition de MM. les commissaires de la comptabilité, l'assemblée a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1852, comprenant ceux relatifs à l'exploitation du chemin de Mulhouse à Thann, de l'exploitation temporaire de Sarrebourg à Strasbourg, et de la construction du chemin de Wissembourg.

Le dividende a été fixé à 14 f. par action.

Ce résultat auquel, il y a peu d'années encore, les actionnaires de cette Compagnie se voyaient loin de pouvoir prétendre, a été accueilli avec une vive satisfaction.

L'assemblée a ensuite voté, en vertu de l'art. 23 des statuts de la Compagnie, l'autorisation pour son Conseil d'acquérir divers terrains, notamment ceux nécessaires à l'agrandissement de la station de Mulhouse.

Enfin, le Conseil a été chargé, en vue de la concession du chemin de Besançon à Mulhouse, que la Compagnie se propose de soumissionner, et de toutes autres éventualités de même nature, de poursuivre auprès du gouvernement les modifications nécessaires aux statuts de la Compagnie, afin de les rendre conformes, sous ce rapport, à ceux des Compagnies d'origine nouvelle.

M. G. West, président du Conseil d'administration, désigné par le sort comme administrateur sortant cette année, a été réélu par acclamations. L'assemblée a de même renouvelé, pour 1853, les pouvoirs de sa Commission de comptabilité.

La séance a été close par le tirage au sort de 29 obligations de l'emprunt de 1843, et par celui de 230 actions qui forment la première annuité de l'amortissement du capital social de la Compagnie, voté dans l'assemblée générale du 19 avril 1852. Les actions sorties à ce tirage seront remboursées, à partir du 6 avril prochain, au pair de 350 fr. chaque, plus la délivrance d'un titre de jouissance.

L'assemblée générale, qui vient d'avoir lieu, constate pour la Compagnie de Bâle une situation des plus satisfaisantes. Nous avons, en outre, la conviction que le Conseil d'administration, qui a su par une gestion à la fois énergique et intelligente raviver cette affaire, ne restera pas au-dessous de sa mission pour tirer bon parti des différentes éventualités que le présent offre, et que l'avenir réserve encore à cette entreprise.

G. Lenoir.

Compagnie des Mines de la Loire.

Assemblée générale du 30 mars.

L'assemblée générale annuelle de la Compagnie des Mines de la Loire a eu lieu mercredi dans la salle Herz.

Le rapport du Conseil et celui de la Commission de comptabilité ont été accueillis avec une satisfaction unanime. Ils contiennent des détails intéressants sur les opérations de l'exercice 1852 et sur les nouveaux éléments de prospérité qui ont été préparés pour l'avenir de la Compagnie. L'assemblée a surtout applaudi à la puissante impulsion récemment donnée aux grands travaux qui sont destinés à compléter la centralisation des exploitations, et pour l'exécution desquels le Conseil a ouvert sur les ressources disponibles de la Compagnie un crédit de 2 millions.

Les bénéfices de l'exercice 1852, après prélèvements de tous frais et amortissements, se sont élevés à la somme de	2,559,143 81
Il avait été prélevé sur cette somme, par provision, pour le dividende du premier semestre, à raison de 15 francs par action, soit........................	1,067,475 »
Sur la proposition du Conseil, l'assemblée a voté un second dividende de 19 fr. par action, soit............	1,352,135 »
Le dividende de l'exercice 1852, se trouve ainsi porté à la somme de............. soit 34 fr. par action.	2,419,610 »
Cette répartition laissait disponible une somme de... qui représente très-approximativement 2 francs par action.	139,533 81
	2,559,143 81

Conformément aux propositions du Conseil, l'assemblée générale a décidé que, sur cette somme, il serait attribué 80,000 fr. au compte de réserve et de prévoyance, et que le surplus, s'élevant à 59,533 fr. 81 c., serait maintenu au compte de profits et pertes pour être ajouté aux bénéfices de 1853.

Ainsi que le fait observer le Conseil dans son rapport, la libéralité avec laquelle on a fait ainsi, sur les bénéfices de 1852, la part de l'avenir, doit puissamment contribuer à affermir et à développer le crédit de la Compagnie des Mines de la Loire.

Toutes les autres propositions du Conseil ont été votées, à l'unanimité, sans scrutin. Nous y reviendrons lorsque le rapport lu à l'assemblée pourra être communiqué.

G. Lenoir.

Jonction des deux Océans.

On lit dans *le Moniteur* du 22 :

L'Empereur a donné aujourd'hui audience, au palais des Tuileries, à une députation de la compagnie anglaise pour la jonction des deux océans Atlantique et Pacifique. La députation était composée des membres suivants, dont les trois premiers sont concessionnaires de l'entreprise :

Sir Charles Fox, baronnet, chef de la maison Fox, Henderson et Cie;

M. Thomas Brassey, entrepreneur adjudicataire des travaux;

M. le docteur Cullen, qui a découvert la route adoptée;

M. Gisborne, ingénieur en chef de la Compagnie;

M. Forde, ingénieur attaché en sous-ordre;

M. Brownell, négociant de Liverpool;

M. W. Hamilton, ancien membre du parlement, membre de la Société royale de géographie;

M. Mackinnon, capitaine de la marine royale d'Angleterre;

M. de Rivaro, chargé d'affaires du Pérou en France;

M. Rojas, chargé d'affaires de la Nouvelle-Grenade en France;

M. J.-R. Crampton, ingénieur, constructeur du télégraphe sous-marin;

M. C.-S. Stokes, administrateur concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest en France;

M. Melvil-Wilson, négociant de Londres;

M. le docteur Black, secrétaire de la Compagnie.

Sir Charles Fox, président de la députation, a prononcé en anglais un discours que nous reproduirons dans notre prochain numéro, et qui traite des avantages et de la grande utilité du canal de jonction des deux océans.

L'Empereur a répondu en anglais :

« J'ai appris, Messieurs, avec le plus vif intérêt la nouvelle de la formation d'une Compagnie importante pour la réunion des deux océans. Je ne doute pas que vous ne réussissiez dans cette entreprise qui doit rendre de si grands services au commerce du monde entier, puisque la Compagnie compte à sa tête des hommes si distingués. J'apprécie depuis longtemps tous les avantages de la réunion des deux mers; car, étant en Angleterre, j'ai tâché d'attirer sur ce sujet l'attention des hommes de science. Vous pouvez donc être assurés, Messieurs, que vous trouverez en moi tout l'appui que méritent de si nobles efforts. »

Le compte rendu des travaux de la Compagnie et les plans de ses ingénieurs ont été mis sous les yeux de l'Empereur : Sa Majesté les a examinés avec une attention particulière. Sir Charles Fox a présenté ensuite individuellement les membres de la députation, auxquels l'Empereur a adressé les paroles les plus bienveillantes; et, en se retirant, Sa Majesté a dit :

« Je suis heureux d'avoir reçu votre honorable députation, après celle du haut commerce de Londres, qui m'a exprimé hier les plus sympathiques sentiments pour le maintien de la paix, sentiments qui n'ont jamais cessé d'être les miens. »

Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre.

RAPPORT

Du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1853.

Messieurs,

Construction et établissement.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait au 31 août 1852 à, 58,260,192 »

Depuis il a été dépensé 38,043 fr. 46 c., savoir :

Frais généraux : règlements d'honoraires,	60 15	
Terrains : Acquisition d'une parcelle à Pissy-Poville,	351 38	
Travaux de la voie : Changements de voies. — Voies nouvelles, croisements aux stations de Maromme, de Malaunay, d'Alvimare, de Saint-Hilaire, et sur les quais du bassin Vauban, au Havre,	37,632 33	
Somme égale,		38,043 86

Ce qui porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement, au 28 février 1853, à 58,298,235 86

Exploitation. — Recettes.

L'ensemble des recettes depuis le 1er septembre 1852 jusqu'au 28 février 1853, s'élève à 2,023,330 06, savoir :

Service de la grande vitesse.

284,905	voyageurs,	776,815 80	
	Rec. supplémentaires,	4,660 15	
965,567	kilogr. Excédant de bagages,	37,746 90	
5.975,063	Marchandises,	184,130 30	
	Voitures et best.	5,053 60	
	Serv. de la poste,	47,816 25	
	Magasinage,	724 85	
	Total de la grande vitesse,		1,056,947 85

Service de la petite vitesse.

170,333 tonnes marchand.,	891,830 05	
Voitures et best.,	4,561 »	
Magasinage,	6,891 75	
Total de la petite vitesse,		903,292 70
Total de la grande et de la petite vitesse,		1,960,240 55

Recettes diverses.

Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	15,327 27	
Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses	47,762 24	
Total des recettes diverses,		63,089 51
Total général des recettes,		2,023,330 06

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

Septembre 1852,	418,082 50
Octobre —	365,686 80
Novembre —	295,804 35
Décembre —	301,657 80
Janvier 1853,	305,502 65
Février —	274,416 45
Recettes diverses,	63,089 51
Somme égale,	2,023,330 06

Dépenses.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à 1,620,802 fr. 64 c., savoir :

Charges de l'exploitation.

Intérêts du prêt de l'Etat,	150,000 »	
Intérêts et remboursement des emprunts,	546,132 34	
Intérêts divers,	1,607 12	
Loyers,	20,351 35	
Total des charges de l'exploitation,		718,090 81

Impôts et surveillance de l'Etat.

Impôt du dixième,	27,060 01	
Droit de licence et permis,	231 33	
Contributions et patentes,	14,877 09	
Frais de police et de surveillance,	3,600 »	
Total des impôts et frais de surveillance de l'Etat,		45,777 43

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Administration,	32 500 »	
Personnel,	226,309 90	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,	94,032 50	
Entretien des bâtiments,	18,839 21	
Traction,	299,541 76	
Entretien du matériel roulant,	84,104 93	
Entretien du petit matériel et du mobilier,	8,010 35	
Eclairage,	18,250 07	
Chauffage,	4,541 78	
Imprimerie,	9,029,78	
Papeterie,	2,613 15	
Habillement et équipement,	7,419 85	
Frais et articles divers,	2,189 49	
Subventions,	17,800 75	
Détaxes,	3,186 30	
Indemnités pour pertes d'effets et avaries,	2,739 10	
Assurances,	7,416 55	
Frais judiciaires,	2,658 65	
Frais généraux,	8,350 40	
Caisse de prévoyance,	5,881 95	
Total des dépenses proprement dites de l'exploitation,		856,934 40
Total des charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		1,620,802 64

En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de	2,023,330 06
Et les charges et dépenses de l'exploitation de	1,620 802 64
Le bénéfice net est de	402.527 42
Auxquels il faut ajouter la somme de	100,977 49
Mise en réserve sur les bénéfices du dernier semestre, ce qui porte l'ensemble de la somme à distribuer à	503,504 91

Soit 12 f. 50 par action, et laisse un solde de 3,504 91 pour le prochain exercice.

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres correspondants de 1851-1852 et 1852-1853.

(*Tableau annexé page 235*).

Il résulte de cette comparaison que pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent une augmentation de 307,047 28

Et une diminution de 4,927 56

Ce qui laisse une augmentation nette de 302,119 72

L'augmentation porte sur neuf articles, la diminution sur trois, à savoir :

Augmentation :

Service de la grande vitesse.

Voyageurs,	77,514 90
Recettes supplémentaires,	88 45
Excédant de bagages	3,749 70
Marchandises,	37,471 15
Magasinage,	344 10

Service de la petite vitesse.

Marchandises,	145,468 70
Voitures et bestiaux,	915 »
Magasinage,	4,405 90

Recettes diverses.

Intérêts des fonds disponibles,	37,089 38
Total de l'augmentation,	307,047 28

Diminution.

Service de la grande vitesse :		
Voitures et bestiaux,	446 35	
Trains spéciaux,	3,834 »	
Recettes diverses :		
Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe,	647 21	
Total de la diminution à déduire,		4,927 56
Augmentation nette,		302,119 72

Ainsi, à l'exception des transports extraordinaires par trains spéciaux, et d'une diminution insignifiante sur le transport des bestiaux à grande vitesse, diminution compensée par les recettes de même nature de la petite vitesse, l'ensemble de votre trafic a éprouvé une amélioration sensible.

L'augmentation sur les voyageurs est d'autant plus remarquable que vous n'avez pas eu, cette année, la circulation extraordinaire que l'exposition de Londres et les prix réduits avaient attirée l'année dernière sur votre ligne.

Le nombre des voyageurs s'est élevé, pendant ce semestre, à 284,905 voyageurs.

dans le semestre correspondant il était de 261,187 »

Ce qui donne, en faveur du dernier exercice, une différence de 23,718 voyageurs.

Mais l'augmentation sur les voyageurs ordinaires comparés est plus considérable : vous avez transporté, dans ce semestre, 275,670 voyag. ord.

Vous n'en aviez transporté dans le semestre correspondant que 236,004 »

Vos transports réguliers se sont donc accrus de 39,666 voyageurs, qui se répartissent ainsi qu'il suit dans les trois classes :

1re classe	6,207
2e classe	20,943
3e classe	12,516

Cette augmentation notable a amélioré vos produits de 105,708 fr. 90, qui se trouvent réduits à 77,514 fr. 90 par la diminution des transports extraordinaires de voyageurs.

Sur les 25,183 voyageurs extraordinaires du semestre correspondant, l'Exposition de Londres compte pour 11,398, et les trains de plaisir pour 13,146. Les premiers vous ont manqué cette année, et les voyageurs des trains de plaisir se sont réduits à 8,416.

Les autres éléments du service de la grande vitesse se sont en même temps améliorés : le produit des excédants de bagages s'est accru de 11 0/0, et celui de la marchandise de grande vitesse de 25 0/0.

Le service de la petite vitesse offre, de son côté, une augmentation générale. La marchandise, dont le poids s'est accru de 33,224 tonnes, a donné un excédant de produit de 145,468 fr. 70 c.

Vos recettes diverses figurent pour un surplus de 37,089 fr. 38 c.

Enfin, l'ensemble de vos recettes présente sur le semestre correspondant une augmentation de plus de 17 0/0.

La comparaison des dépenses donne les résultats suivants :

Charges de l'exploitation.

Diminution :	
Intérêts et remboursement des emprunts,	427 66
Intérêts divers,	8,210 19
Loyers,	174 90
Total de la diminution,	8,812 75

Impôts et surveillance de l'Etat.

Augmentation :	
Impôt du dixième,	2,624 78
Contributions et patentes,	8,744 »
Total	11,368 78
Diminution :	
Droit de licence et permis, à déduire,	4 01
Augmentation nette,	11,364 77

Dépenses proprement dites de l'exploitation.

Augmentation :		
Personnel,		17,774 23
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art,		5,709 52
Entretien des bâtiments,		8,677 03
Traction,		58 334 70
Entretien du matériel roulant,		9,306 35
Entretien du petit matériel et du mobilier,		2,912 54
Eclairage,		2,340 43
Imprimerie,		1,777 99
Papeterie,		190 32
Habillement et équipement,		136 63
Frais et articles divers		1,086 51
Indemnités pour perte d'effets et avaries,		461 25
Frais judiciaires,		2,020 85
Caisse de prévoyance,		845 18
Total,		111,633 52
Diminution.		
Chauffage,	183 27	
Subventions,	4,524 70	
Détaxes,	2,257 70	
Assurances,	268 63	
Frais généraux,	7,138 91	
Total de la diminution à déduire,		14,373 21
Augmentation nette,		97,260 31
Augmentation totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation,		123,002 30
Diminution totale à déduire,		23,189 97
Augmentation nette totale,		99,812 33

Les charges de votre exploitation présentent, dans leur ensemble, une diminution qui résulte principalement du placement des fonds de la retenue sur la locomotion dont l'intérêt avait été jusqu'à présent supporté par la Compagnie.

L'impôt du dixième s'est naturellement accru avec le nombre des voyageurs. Quant à la différence qui figure au chapitre des contributions, elle porte sur des terrains situés au Havre, dont les impôts étaient antérieurement acquittés par la Société commerciale des entrepôts.

Dans les dépenses proprement dites de votre exploitation, les augmentations sont de deux sortes : les unes résultent du règlement de dépenses qui n'appartiennent pas exclusivement au dernier exercice ; les autres sont la conséquence forcée du développement de votre trafic.

Dans les premières, rentrent les différences sur l'entretien de la voie, par suite de plantation de haies vives et de renouvellement de clôtures ; — sur le prix de l'entretien des bâtiments, dans lequel figure une somme allouée aux anciens entrepreneurs pour indemnité des pertes que leur traité leur a fait subir ; — sur l'entretien du matériel qui comprend des sommes appliquées au renouvellement des bâches.

Les autres augmentations sont la conséquence inévitable de l'accroissement de vos transports. Ainsi, les frais de manutention, l'attraction du matériel roulant, l'éclairage, l'imprimerie, la papeterie, les effets d'équipement, les frais divers des stations et les frais judiciaires sont autant de dépenses qui s'élèvent avec le développement du trafic.

Nous avons pu réaliser des économies sur les subventions, les détaxes et les frais généraux.

En résumé, les dépenses proprement dites de votre exploitation présentent un excédant de 97,260 fr. 31 c. pour une augmentation de trafic de 209,937 fr. 90 c., et un accroissement total de recette de 302,119 fr. 72c.

Le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes est, pour ce semestre, de 42 0/0 ; il était, pour le semestre correspondant, de 44 0/0.

Nous avons rendu compte aux diverses assemblées générales qui se sont succédé depuis le commencement de l'année 1848 des démarches que nous n'avons cessé de faire auprès du gouvernement pour obtenir une amélioration aux conditions de votre loi de concession.

Voilà cinq ans que nous sommes en instance pour que vous soyez replacés dans la situation qui vous avait été promise par cette même loi de concession.

Des causes indépendantes de notre volonté ont empêché qu'il fût fait droit à nos incessantes réclamations.

D'abord, on nous a opposé que l'avenir améliorerait probablement votre situation. Plus tard, ç'a été la situation même du Trésor qui ne permettait pas de vous affranchir des intérêts dus à l'État pour son prêt, et encore moins de vous dispenser du remboursement du capital. De fréquents changements dans l'administration supérieure sont venus à diverses reprises interrompre les négociations entamées. Les événements politiques ont détourné ou absorbé l'attention du gouvernement. Puis, on a trouvé nos réclamations fondées en équité, mais on a invoqué, pour ne pas y faire droit, la rigueur de notre contrat et les conséquences pour l'État de modifications aux engagements pris par les compagnies. C'est en vain que nous avons rappelé les nombreuses modifications apportées à d'autres concessions en faveur de compagnies qui peut-être n'avaient pas souffert autant que vous des erreurs des pouvoirs publics. On nous a répondu que ces compagnies se seraient arrêtées dans leur œuvre et auraient laissé leur entreprise inachevée, si le gouvernement n'était venu à leur secours ; et il en résultait qu'on ne venait pas au vôtre parce que vous n'aviez reculé devant aucun sacrifice pour remplir les engagements de votre concession.

Enfin, dans ces derniers temps, le gouvernement a admis l'examen de nos réclamations, mais à la condition qu'elles seraient renfermées dans la limite de l'exonération du prêt de l'État et que nous offririons des compensations pour l'obtenir.

D'ordinaire, ces compensations consistent en travaux nouveaux.

Lorsque nous avions employé tout notre capital et toutes les ressources de notre crédit à l'achèvement de votre entreprise, il vous était bien difficile d'entreprendre de nouveaux travaux ; mais d'ailleurs, on ne trouvait à faire sur le parcours de votre ligne d'autre embranchement que celui de Fécamp, que la Compagnie de Dieppe a dû renoncer à exécuter. Vous ne pouviez trouver aucune augmentation de revenu dans ce chemin d'une exécution assez coûteuse et d'un produit très-restreint. C'était donc une charge nouvelle à ajouter à toutes celles qui pèsent déjà sur votre revenu.

Cependant, l'offre de faire à vos risques et périls l'embranchement de Fécamp, sans aucune subvention et sans autre concours que celui d'une garantie d'intérêt de 4 ou même de 3 0/0 pour le capital seulement engagé dans cet embranchement ne suffisait pas encore pour obtenir l'exonération du prêt de l'État. On nous demandait d'y ajouter encore des abandons considérables sur nos tarifs, ainsi le prix que nous recevons pour le transport de la Poste, une partie de nos perceptions pour le transport des militaires, des réductions sur le tarif des voyageurs, des bagages, des messageries et des marchandises de petite vitesse. De façon que les différences qui devaient résulter pour vos recettes de ces divers abandons étaient presque équivalentes à la remise de l'intérêt du prêt de l'État ; ainsi, votre revenu actuel n'eut pas obtenu une grande amélioration de cet arrangement, et vous n'y eussiez peut-être gagné que de voir votre avenir affranchi du remboursement des dix millions dus à l'État qui devait commencer en 1857 et s'effectuer en quarante années.

C'est dans ces termes que la question avait été portée devant la commission administrative des chemins de fer qui, par des motifs que nous ne connaissons pas, a été d'avis que nos réclamations si modérées, si restreintes qu'elles fussent ne pouvaient être accueillies.

Le gouvernement n'avait pas encore statué, et nous avions l'espoir que malgré cet avis de la commission, il ne rejetterait pas d'une manière absolue notre demande, lorsque nous fûmes appelés à prendre part à l'examen d'un projet de fusion des lignes de l'Ouest et du Nord-Ouest soumis à l'étude d'un comité de délégués des conseils d'administration des Compagnies de Paris à Rouen, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg.

Ce projet se recommandait par des motifs d'intérêt commun aux quatre Compagnies. La fusion devait leur permettre de réaliser de nouvelles économies dans leur exploitation et de compléter ainsi les résultats déjà obtenus par le système d'exploitation mixte qui unissait entre elles les lignes de Rouen, du Havre et de Dieppe.

La fusion devait augmenter l'influence, le crédit, la puissance réelle des compagnies, en faisant succéder l'action unique à l'état d'isolement et en écartant les causes de division qui pouvaient surgir entre elles dans l'avenir. Depuis que le gouvernement avait agrandi le territoire des compagnies du Nord et de l'Est, autorisé la fusion des compagnie d'Orléans, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes ; celle de la ligne de Lyon à Avignon avec les chemins de fer du Midi, la zone de l'ouest et du nord-ouest ne pouvait sans péril rester dans l'état de morcellement.

Sur ces considérations générales, il ne pouvait y avoir qu'un avis ; mais il ne suffisait pas de reconnaître en principe l'utilité, la nécessité même de la fusion, il fallait aborder les moyens d'exécution, et ce n'était pas le côté le plus facile de la question que de faire à chaque compagnie sa part légitime dans la société nouvelle à former. La valeur de la ligne de Rouen, de la vôtre, d'une grande partie de celle de l'Ouest, pouvait se régler sur l'expérience et les résultats de plusieurs années d'exploitation pendant lesquelles l'industrie des chemins de fer avait passé par des fortunes diverses ; mais il restait à apprécier le produit à venir de l'achèvement de la ligne de l'ouest, de la ligne transversale, du Mans à Mésidon, et enfin du chemin de fer de Caen et de Cherbourg tout entier.

Dans le Comité de fusion, les délégués de votre Conseil ont, comme de raison, insisté pour qu'il fût tenu plus de compte des produits acquis que des produits espérés, et pour que la part faite à votre Compagnie fût réglée, non pas seulement sur la base de votre revenu actuel, mais en prenant en considération les réclamations que nous avions adressées au gouvernement, et qui, si enfin elles obtenaient une solution favorable, tourneraient au profit de la fusion.

Ce n'est qu'après un examen approfondi et prolongé, qui est entré dans tous les détails de la situation actuelle et à venir des quatre Compagnies, et dont le résultat a été rapporté aux Conseils d'administration, et de nouveau discuté par eux, qu'ils ont autorisé leurs délégués à signer une convention provisoire pour fixer l'apport des quatre concessions en une seule Compagnie, et le prix de cet apport réglé en actions de la Société nouvelle.

Cette convention répartit ces actions ainsi qu'il suit :

A la Compagnie de Paris à Rouen, 144,000, soit deux actions pour une ;

A la Compagnie de l'Ouest, 70,000 actions, soit une action pour une ;

A la Compagnie de Caen et de Cherbourg, 26,666, soit quatre actions pour neuf ;

Enfin, à votre Compagnie, 40,000 actions, soit une action pour une.

La première question qui se présente est celle de savoir s'il vous a été fait une part convenable dans cette répartition ; la seconde, si vous avez intérêt à échanger votre revenu actuel contre celui de la Société nouvelle.

Voici, depuis le commencement de votre exploitation, quels ont été ses résultats :

1847,	22 57
1848,	» »
1849,	13 50
1850,	16 »
1851,	14 »
1852,	22 50

Il est vrai qu'à peine cette exploitation était-elle commencée qu'elle se trouvait interrompue par les

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS AU HAVRE.

COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.

Du 1er Septembre 1851 au 29 Février 1852, et du 1er Septembre 1852 au 28 Février 1853.

RECETTES.

	Du 1er Septembre 1851 au 29 Février 1852.	Du 1er Septembre 1852 au 28 Février 1853.	Augmentation sur le semestre 1851-1852.	Diminution sur le semestre 1851-1852.
	Voyageurs.	Voyageurs.	Voyageurs.	
SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.	261,187 »	284,905 »	23,718 »	» »
Voyageurs	699,300 90	776,815 80	77,514 90	» »
Recettes supplémentaires	4,571 70	4,660 15	88 45	» »
Bagages (excédant)	33,997 20	37,746 90	3,749 70	» »
Marchandises	146,659 15	184,130 30	37,471 15	» »
Voitures et bestiaux	5,499 95	5,053 60	» »	446 35
Trains spéciaux	3,834 »	» »	» »	3,834 »
Service de la poste	47,816 25	47,816 25	» »	» »
Magasinage	380 75	724 85	344 10	» »
Total de la grande vitesse	942,059 90	1,056,947 85	119,168 30	4,280 35
A déduire	....	....	4,280 35	» »
Reste	....	....	114,887 95	» »
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
SERVICE DE LA PETITE VITESSE.	137,309 »	170,533 »	33,224 »	» »
Marchandises	746,371 25	891,839 95	145,468 70	» »
Voitures et bestiaux	3,646 »	4,561 »	915 »	» »
Magasinage	2,485 85	6,891 75	4,405 90	» »
Total de la petite vitesse	752,503 10	903,292 70	150,789 60	» »
RECETTES DIVERSES.				
Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe	15,974 48	15,327 27	» »	647 21
Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses	10,672 86	47,762 24	37,089 38	» »
Total des recettes diverses	26,647 34	63,089 51	37,089 38	647 21
A déduire	....	....	647 21	» »
Reste	....	....	36,442 17	» »
Total général des recettes	1,721,210 34	2,023,330 06	307,047 28	4,927 56
A déduire	....	....	4,927 56	» »
Reste	....	....	302,119 72	» »

DÉPENSES.

	Du 1er septembre 1851 au 29 Février 1852.	Du 1er Septembre 1852 au 28 Février 1853.	Augmentation sur le semestre 1851-1852.	Diminution sur le semestre 1851-1852.
CHARGES DE L'EXPLOITATION.				
Intérêts du prêt de l'État	150,000 »	150,000 »	» »	» »
Intérêts et remboursement des emprunts	546,560 »	546,132 »	» »	827 60
Intérêts divers	9,817 31	1,607 12	» »	8,210 19
Loyers	20,526 25	20,351 35	» »	174 90
Total des charges de l'exploitation	726,903 56	718,090 81	» »	8,812 75
IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ETAT.				
Impôt du dixième	24,444 23	27,069 01	2,624 78	» »
Droit de licence et permis	235 34	231 33	» »	4 01
Contributions et patentes	6 133 09	14,877 09	8,744 »	» »
Frais de police et de surveillance	3,600 »	3,600 »	» »	» »
Total des impôts et frais de surveillance de l'Etat	34,412 66	45,777 43	11,368 78	4 01
A déduire	....	....	4 01	» »
Reste	....	....	11,364 77	» »
DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.				
Administration	32,500 »	32,500 »	» »	» »
Personnel	208,535 65	226,309 90	17,774 25	» »
Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art.	89,222 98	94,932 50	5,709 52	» »
Entretien des bâtiments	10 162 18	18,839 21	8,677 03	» »
Traction	241,207 »	299,541 70	58,334 70	» »
Entretien du matériel roulant	74,738 58	84,104 93	9,366 35	» »
Entretien du petit matériel et du mobilier	5,106 80	8,019 34	2 912 54	» »
Eclairage	15,909 64	18,250 07	2,340 43	» »
Chauffage	4,725 05	4,541 78	» »	183 27
Imprimerie	7,851 79	9 029 78	1,177 99	» »
Papeterie	2,422 83	2 613 15	190 32	» »
Habillement et équipement	7,283 22	7,419 85	136 63	» »
Frais et articles divers	1,102 98	2,189 49	1,086 51	» »
Subventions	22,325 45	17,800 75	» »	4,524 70
Détaxes	5,444 »	3,186 30	» »	2,257 70
Indemnités pour pertes d'effets et avaries	2,277 85	2,739 10	461 25	» »
Assurances	7,685 18	7 416 55	» »	268 63
Frais judiciaires	637 80	2,658 65	2,020 85	» »
Frais généraux	15,498 31	8,359 40	» »	7,138 91
Caisse de prévoyance	5,036 80	5,881 95	815 15	» »
Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat.	759,674 00	856,934 40	111,633 52	14,373 21
A déduire	....	....	14,373 21	» »
Reste	....	....	97,260 31	» »
Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl.	1,520,990 31	1,620,802 64	123,002 30	23,189 97
A déduire	....	....	23,189 97	» »
Reste	....	....	99,812 33	» »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Compte de l'Exploitation du 1er Septembre 1852 au 28 février 1853.

RECETTES.

SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

284,905	Voyageurs	776,815 80	
	Recettes supplémentaires	4,660 15	
965,567 kilog.	Bagages (excédant)	37,746 90	
5,975,063 —	Marchandises	184,130 30	
	Voitures et bestiaux	5,053 60	
	Service de la poste	47,816 25	
	Magasinage	724 85	
	Total de la grande vitesse		1,056,947 85

SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

170,533 tonnes,	Marchandises	891,839 95	
	Voitures et bestiaux	4,561 »	
	Magasinage	6,891 75	
	Total de la petite vitesse		903,292 70
	Total de la grande et de la petite vitesse		1,960,240 55

RECETTES DIVERSES.

Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe	15,327 27	
Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses	47,762 24	
Total des recettes diverses		63,089 51
Total général des recettes		2,023,330 06

DÉPENSES.

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Intérêts et remboursement du prêt de l'État	150,000 »	
Intérêts et remboursement des emprunts	546,132 34	
Intérêts divers	1,607 12	
Loyers	20,351 35	
		718,090 81

IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

Impôt du dixième	27,069 01	
Droit de licence et permis	231 33	
Contributions et patentes	14,877 09	
Frais de police et de surveillance	3,600 »	
		45,777 43

DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

Administration	32,500 »	
Personnel	226,309 90	
Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art	94,932 50	
Entretien des bâtiments	18,839 21	
Traction	299,541 70	
Entretien du matériel roulant	84,104 93	
Entretien du petit matériel et du mobilier	8,019 34	
Eclairage	18,250 07	
Chauffage	4,541 78	
Imprimerie	9,629 78	
Papeterie	2,613 15	
Habillement et équipement	7,419 85	
Frais et articles divers	2,189 49	
Subventions	17,800 75	
Détaxes	3,186 30	
Indemnités pour perte d'effets et avaries	2,739 10	
Assurances	7,416 55	
Frais judiciaires	2,658 65	
Frais généraux	8,359 40	
Caisse de prévoyance	5,881 95	
		856,934 40
Total des charges et dépenses de l'exploitation		1,620,802 64
Excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation		402,527 42
Somme égale		2,023,330 06

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

Compte de l'Établissement au 28 Février 1853.

DÉPENSES.

DÉPENSES GÉNÉRALES :		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	188,603 89	
Administration, frais généraux	1,111,405 47	
Intérêts des actions	1,767,512 71	
— des obligations	484,765 10	
Négociation du 3ᵉ emprunt	1,226,555 15	
		4,778,812 32
TERRAINS :		
Acquisitions, etc.		9,511,362 19
ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :		
Études et surveillance des travaux	783,757 68	
Travaux de la voie	23,078,129 71	
Gares et stations	8,240,504 82	
Travaux *extra*, épreuves, draguages	1,640,812 44	
Voie de fer	6,315,962 51	
		40,059,767 16
MATÉRIEL :		
Matériel fixe	254,937 40	
Matériel roulant	3,464,070 85	
Petit matériel et mobilier	229,255 94	
		3 948 264 19
TOTAL des dépenses		58,298,235 86
Excédant du Capital sur les dépenses		701,764 14
		59,000,000 »

CAPITAL ET EMPRUNTS.

Capital des actions	20,000,000 »
Prêt de l'État	10,000,000 »
Subvention de l'État	8,000,000 »
Subvention de la ville du Havre	1,000,000 »
1ᵉʳ Emprunt	10,000,000 »
2ᵉ Emprunt	5,000,000 »
3ᵉ Emprunt	5,000,000 »
	59,000,000 »

dévastations de 1848, et comprimée par l'état de souffrance qui, pendant trois années, a pesé sur l'industrie des chemins de fer. L'année 1852 peut seule vous donner une idée assez exacte de votre revenu normal, puisque les transactions commerciales ont repris leur cours ordinaire, et que le développement des voies de transport rivales peut vous faire apprécier les résultats de la concurrence.

Dans cette dernière année, commençant le 1ᵉʳ mars 1852 et finissant le 1ᵉʳ mars 1853, le produit net de l'action est de 22 fr. 50 c.

En réunissant les produits acquis des trois compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de l'Ouest, tels qu'ils ont été réalisés pendant l'année dernière, et sans tenir compte de l'augmentation de recettes qui s'est manifestée dans les premiers mois de l'année courante, le produit net minimum de l'action de la société nouvelle, toutes charges acquittées, sera déjà, pour cette première année, supérieure au dividende le plus élevé que vous ayez reçu, et il doit se développer dans une proportion importante par l'achèvement de l'Ouest et la construction de celle de Caen et de Cherbourg, puisqu'il sera pourvu à ces dépenses par une émission d'obligations dont l'intérêt fixe sera nécessairement inférieur au produit de ces lignes dans les conditions auxquelles elles ont été concédées, et qui, comme de raison, profitent à la fusion.

A ces raisons positives d'intérêt actuel et à venir qui nous ont déterminés à entrer dans la fusion et à vous la recommander, il faut ajouter d'autres considérations qui, sans pouvoir se justifier par des chiffres, ont aussi une valeur réelle.

Ainsi, unis déjà à la compagnie de Paris à Rouen par notre origine, par une communauté d'intérêt toute naturelle, et par l'habitude d'une exploitation mixte, pouvions-nous sans danger, en présence de la réunion des compagnies de Rouen, de l'Ouest et de Cherbourg, rester dans l'état d'isolement et soutenir seuls la concurrence toujours croissante de la navigation fluviale et celle des nouveaux chemins de fer qui nous disputent les produits de la navigation maritime?

Cette question est résolue dès qu'elle est posée; nous ne pouvions pas plus rester en dehors de la fusion que l'empêcher, et, dans cette situation, tous nos efforts devaient tendre à obtenir la meilleure part possible. Nous avons la conviction que nous sommes parvenus à ce résultat, et nous espérons que vous confirmerez cette opinion par votre approbation. L'empressement avec lequel vous vous êtes rendus à notre convocation et le nombre d'actions déposées pour cette assemblée peuvent être considérés comme des indices de la faveur avec laquelle les actionnaires accueillent par avance notre proposition.

Quoique selon l'esprit et même la lettre de vos statuts le Conseil d'administration ait le droit de vous proposer, et que vous ayez celui de voter toute mesure dans l'intérêt de la Société, cependant, comme il n'est pas textuellement fait mention dans les statuts de la fusion avec d'autres Compagnies, nous avons pensé que pour être parfaitement en règle et pour ne pas rencontrer auprès du gouvernement des difficultés de forme, nous devions vous proposer une addition à vos statuts autorisant formellement la fusion avec d'autres Compagnies, et vous demander en même temps l'autorisation dans le cas où, comme nous pouvons l'espérer, cette addition serait approuvée par le gouvernement, de conclure la fusion par un traité définitif entre les Compagnies et l'administration supérieure, sans qu'il soit nécessaire de vous convoquer une seconde fois. Il est bien entendu, cependant, que, malgré cette autorisation, nous nous croirions obligés de revenir devant vous, si, contrairement à notre attente, la convention provisoire devait subir de sensibles modifications.

Vous comprendrez qu'au point où en est arrivé ce projet de fusion, il est de la plus haute importance qu'il soit promptement réalisé. Les intérêts de toutes les compagnies engagées dans cette affaire souffrent de cet état d'incertitude, et c'est le motif qui nous fait vous proposer de sanctionner la fusion par un vote définitif.

Voici le texte de la proposition que nous soumettons à votre délibération :

« L'assemblée générale décide que le paragraphe suivant sera ajouté à l'art. 31 des statuts.

» Le Conseil d'administration soumet à l'assemblée générale les propositions de fusion ou traités avec d'autres compagnies.

» L'assemblée générale donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour conclure la fusion avec les Compagnies de chemins de fer de

Paris à Rouen, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et toute autre compagnie qui pourrait se rattacher à la fusion.

» Le Conseil d'administration est également autorisé à consentir les modifications que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter pour l'approbation de la fusion desdites compagnies. »

Si vous approuvez la distribution du dividende de 12 fr. 50 par action pour le dernier semestre, il sera payé à partir du 2 avril prochain, au siége de la Compagnie.

Chemin de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

RAPPORT

Du Conseil d'administration, à l'assemblée générale du 30 mars 1853.

Messieurs,

Votre Conseil d'administration vient vous rendre compte de sa gestion pendant l'année 1852, et vous parler sommairement des négociations qu'il a suivies, en vertu des pouvoirs donnés par l'assemblée générale de 1851.

CHAPITRE PREMIER.

SITUATION FINANCIÈRE.

Les recettes brutes, du 1er janvier au 31 décembre 1852, se sont élevées à	1,263,955 59
Les dépenses de toute nature, pendant la même période, ont été de	1,201,906 07
Restant en caisse, au 31 décembre 1852, à Paris et à Roanne,	62,040 52

Résultat actif du bilan de la Compagnie, au 1er janvier 1853.

1° Approvisionnements,	37,684 74
2° Actif disponible au 1er janvier 1853, composé ainsi qu'il suit :	
Restant en caisse à Paris et à Roanne,	62,040 52
Valeurs diverses,	98,736 20
Excédant des sommes à recouvrer sur celles à payer,	198,118 80
Total,	358,895 52

Le découvert de 198,118 fr. 80 c. s'explique en grande partie par la position de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne, qui est chargée de régler, pour les Compagnies voisines, les comptes résultant du service de la batellerie entre Nevers et Roanne.

CHAPITRE II.

TRAVAUX D'ACHÈVEMENT ET COMPLÉMENT DU MATÉRIEL EN 1852.

Établissement du chemin.

Dans la prévision des améliorations qui doivent prochainement s'opérer sur les chemins de fer de Roanne à Lyon, nous avons fait étudier un nouveau tracé permettant la suppression de nos plans inclinés ; ce travail a porté les frais d'études et de personnel à la charge de ce chapitre, à la somme de 2,100 fr.

De nouvelles barrières placées aux passages à niveau, et la clôture de la gare de Feurs, ont occasionné une dépense de 1,229 fr. 50 c.

Nous avons payé, pour solde des travaux de construction des écuries et des magasins à fourrages de la gare du coteau, une somme de 4,050 fr. 88 c.

Les opérations du bornage ont été très-avancées ; pour solder les comptes des notaires et les autres frais, nous avons dépensé 3,897 fr. 37 c.

Les indemnités pour des terrains, indispensables à l'élargissement de la voie, et le remboursement des impôts acquittés par plusieurs propriétaires, nous ont coûté 7,353 fr. 43 c.

Nous avons dû, comme les années précédentes, remplacer une partie de nos rails de 13 kilogrammes par des rails de 23 kilogrammes, ce qui a occasionné une dépense de 36,107 fr. 60 c., réduite à 17,747 fr. 95 c. par la vente des vieux matériaux.

Mobilier et complément du matériel.

La Compagnie n'a dépensé que 543 fr. 74 c. pour des objets mobiliers.

Nous avons fait aux locomotives et à plusieurs diligences des additions et des modifications qui ont augmenté la valeur de notre matériel d'une somme de 9,214 fr. 14 c. D'un autre côté, nos véhicules ont eu à supporter dans leur ensemble une dépréciation qui s'élève en tout à 13,681 fr. 75 c.

En définitive, nous avons dépensé en 1852, sur les produits de l'exploitation, 46,184 fr. 02, ainsi divisés :

Travaux.

Frais d'étude et de personnel	2,090 75	
Clôtures et barrières,	1,229 50	
Ecuries et magasins de la gare du Coteau,	4,650 88	
Bornage, frais d'actes, etc.,	3,897 37	
Acquisition de terrains et remboursement d'impôts,	7,353 43	
Renouvellement de la petite pose, déduction faite de la vente des vieux matériaux,	17,747 95	
	36,969 88	36,969 88

Matériel.

Mobilier à Roanne,	543 74	
Diligences et trucks,	7,342 80	
Locomotives,	1,207 60	
Outillages,	120 »	
	9,214 14	9,214 14
Total des dépenses faites en 1852, pour travaux et matériel,		46,184 02

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DES DÉPENSES FAITES POUR TRAVAUX ET MATÉRIEL, DEPUIS LE 1er MARS JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1852.

Achèvement du chemin.

Dépenses sur le prêt de l'État,	1,674,232 26	
Dépenses sur les produits de l'exploitation,	362,528 15	
	2,036,760 41	2,036,760 41

Matériel.

Dépenses sur le prêt,	1,015,152 50	
Dépenses sur les produits,	277,852 24	
	1,293,004 74	1,293,004 74
Total,		3,329,765 15
L'État a admis à valoir sur le prêt, pour dépenses faites antérieurement au 1er mars 1841, la somme de		310,615 24
Montant de la dépense totale,		3,640,380 30
Dont le prêt de l'État,		3,000,000 »
Sur les produits du chemin,		640,380 30
Somme égale,		3,640,380 30

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

Produits de 1852.

Grande vitesse, voyageurs et messageries.

1° 66,355 voyageurs,	173,521 62
2° 528,613 kilogrammes d'articles de messagerie,	32,891 52
3° 4,763 tonnes de marchandises à grande vitesse,	44,875 15

Petite vitesse.

4° 53,223 tonnes de houille et coke,	385,971 44
5° 47,139 tonnes de marchandises à petite vitesse,	453,344 61
6° Produits divers, fermages, ventes de matériaux, intérêts, remboursements,	45,982 09
7° Matières rentrées en magasin,	13,461 27
Total des produits bruts de 1852,	1,150,048 06
Les produits correspondants de 1851 avaient été de	934,417 97
Augmentation en faveur de 1852,	215,630 09
Si des recettes précédentes,	1,150,048 06
nous retranchons :	
1° Les redevances payées à la régie et au chemin de Saint-Étienne à Andrezieux ; 2° les détaxes et remises sur les houilles, cokes et marchandises ; 3° la valeur des matières rentrées en magasin, trois articles qui ne donneront lieu réellement qu'à des recettes et à des dépenses d'ordre, et se montent en totalité à	269,741 90
Il restera pour les produits spéciaux du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, en 1852,	880,306 16
Ceux de 1851 avaient été de	744,865 41
Augmentation pour 1852, de	135,440 75

Observations sur les produits.

Le nombre des voyageurs a augmenté de 4,951, et la recette correspondante de 6,871 fr. 24 c.

Nous avons souffert, au contraire, sur le produit des articles de messagerie, une diminution de 3,443 fr. 24 c. Elle s'explique par la concurrence de plus en plus active que nous fait le chemin de la Bourgogne, pour les soieries de Saint-Etienne.

Dans quelques mois, l'ouverture du chemin du Centre, jusqu'à Moulins d'abord, et ensuite jusqu'à Varennes-sur-Allier, nous mettra dans une meilleure position, en nous permettant d'améliorer la vitesse et les autres conditions du service entre Saint-Étienne et Paris.

Les abonnements pour les transports sur trucks à grande vitesse ont augmenté entre Saint-Etienne et Roanne ; mais ils ont éprouvé entre Roanne et Lyon une réduction de 37,201 fr. 94 c., parce qu'une partie des marchandises qui les alimentaient a été absorbée par le service de la batellerie ; au reste, cette diminution n'est qu'apparente, le trafic à petite vitesse s'étant accru de 160,000 fr.

Bien que le transport des houilles et du coke ait augmenté de 1,452 tonnes, les recettes correspondantes ont diminué de 14,849 fr. 51 c., par suite des remises sur nos tarifs, consenties en juin 1851, et soldées seulement en 1852.

Les cokes présentent un accroissement de recettes de 24,489 fr. 61 c., résultant de la reprise du travail dans les usines métallurgiques, et du développement de la consommation du chemin de fer du Centre en cokes de Saint-Etienne.

Le résultat le plus remarquable de l'exploitation, en 1852, est l'accroissement du trafic des marchandises à petite vitesse. Il a été de près de 20,000 tonnes, qui ont produit 159,956 fr. 13 c. Il est dû : 1° aux mesures prises pour le développement du service de la batellerie, entre Nevers et Roanne, qui établit la communication des chemins de fer du Rhône et Loire avec Paris et l'ouest de la France ; 2° aux sacrifices que nous avons faits sur nos tarifs, pour nous assurer le transport des marchandises locales entre Roanne, Saint-Étienne et Lyon.

En résumé, les recettes spéciales de 1852, comparées à celles de 1851, présentent le tableau suivant :

Augmentations.

1° Sur les voyageurs,	6,871 24	
2° Sur les cokes,	24,489 61	
3° Marchandises à petite vitesse,	159,957 63	
Total des augmentations,	191,318 48	191,318 48

Diminutions.

1° Marchandise à grande vitesse,	3,443 24	
2° Truks par abonnement,	37,201 04	
3° Houilles,	14,840 51	
4° Produits divers,	392 04	
Total des diminutions,	55,877 73	55,877 73
Augmentation des produits spéciaux de notre ligne, en faveur de 1852,		135,440 75

Dépenses de l'exploitation.

1° Frais généraux d'administration,	58,779 53
2° Entretien et police du chemin,	112,806 04
3° Mouvement et trafic,	50,831 77
4° Services accessoires au mouvement, (chargement, déchargement, camionnage, omnibus),	26,600 46
5° Service et entretien des locomotives,	172,474 78
6° Service et entretien des plans inclinés,	103,275 89
7° Entretien du matériel,	68,033 01
8° Contributions, assurances, caisse de secours,	7,141 36
9° Pertes, avaries, indemnités, secours pour accidents, intérêts des cautionnements,	13,738 54
10° Redevances à la régie, au chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire,	134,003 45
11° Détaxes et remises sur les transports,	80,199 24
12° Avances pour le compte des compagnies voisines et de l'entrepreneur de la traction,	34,877 94
13° Dépenses d'ordres proprement dites; compensation des matières rentrées en magasin, etc.,	20,661 27
Total des dépenses de 1852,	883,623 28
Celui des dépenses correspondantes du 1851 avait été de,	765,058 85
Augmentation pour 1852,	118,564 43

Si des chiffres de dépenses qui précèdent on retranche les dépenses d'ordre, mentionnées dans les articles 10, 11, 12 et 13, il restera pour les dépenses spéciales de l'exploitation;

En 1852,	613,881 38
En 1851,	575,506 29
Augmentation des dépenses spéciales pour 1852,	38,375 09

Observations sur les dépenses.

Les dépenses générales de 1852 offrent une augmentation de,	118,565 43
Mais comme l'augmentation des dépenses d'ordre détaillées ci-dessus est de	80,189 34
Il est résulté comme nous venons de le dire, pour les dépenses spéciales de 1852, un accroissement de	38,375 09

Nous allons examiner chacun des chapitres, en faisant connaître les motifs des différences que nous aurons à signaler.

Frais généraux d'administration.

Les frais généraux ne présentent qu'une différence insignifiante.

Entretien et police du chemin.

Les frais d'entretien et de police du chemin ont pu être réduits d'une somme de 6,747 fr. 41 c., bien que durant la campagne de 1852, nous ayons dépensé 3,000 fr. de plus pour les matériaux neufs employés à l'entretien de la voie.

Mouvement, trafic et services accessoires.

C'est sur le personnel que nous avons pu économiser 3,370 fr. 63 dans les frais de mouvement et de trafic.

Quant aux services accessoires, ils ont nécessité une augmentation de 2,711 fr. 76, causée principalement par l'accroissement des frais de déchargements qui sont proportionnels au tonnage.

Plans inclinés, locomotives, entretien et graissage du matériel.

Les modifications apportées dans le service des conducteurs attachés aux trains de nuit, ont permis de réaliser des économies. On en a fait également sur l'entretien et le graissage des poulies et des câbles; mais nous avons eu à renouveler le câble du plan incliné de Buis, qui a coûté 3,663 fr.

Les augmentations que présentent le service des machines fixes, celui des locomotives et l'entretien des wagons, dont les dépenses sont réglées par des traités, s'expliquent naturellement par l'accroissement du tonnage, qui n'a pas été moindre que 20,000 tonnes.

En outre, nous avons porté comme dépense une dépréciation de 13,681 fr. 75, pour les différentes parties du matériel, ce qui porte l'augmentation totale de ces trois chapitres de dépenses à 43,790 fr. 05 c.

Frais généraux divers, autres que les frais d'administration.

L'augmentation de ce chapitre est due presque en entier à la perte d'un procès, devant la cour impériale d'Angers, qui a mis à notre charge une partie des conséquences d'un sinistre arrivé à des marchandises sur notre voie. C'est une dépense d'environ 8,000 fr., qui a été un peu diminuée par une rentrée faite en 1853.

Redevances et dépenses d'ordre.

La redevance payée au chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire a nécessairement augmenté avec le tonnage.

Une partie de la somme de 27,038 fr. 93, payée pour remises et détaxes sur les transports de houilles et du coke, se rapporte, ainsi que nous avons eu déjà l'honneur de vous le dire, à l'exercice 1851.

Enfin, au-delà d'un certain tonnage, les prix accordés aux entrepreneurs de la traction et de l'entretien du matériel subissent une réduction.

Mais cette reprise ne peut être faite qu'après l'apurement des comptes de l'année; et il faut d'abord payer et porter en dépense les frais calculés sans déduction.

Les observations qui précèdent expliquent la différence de 80,180 fr. 34 en plus qui existe entre les dépenses d'ordre 1852 et celles de 1851.

Résultats de l'exploitation.

Les produits de 1852 ont été de	1,150,048 06
Les dépenses de	883,623 28
Le bénéfice de 1852 est donc de	266,424 78
Celui de 1851 n'avait été que de	169,359 12
Différence en faveur de 1852,	97,065 66

Si, des dépenses générales de l'exploitation, nous déduisons les sommes payées, soit à la régie, soit au chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire, après avoir été perçues directement par nous pour le transport de nos voyageurs et de nos marchandises sur cette ligne,

nous aurons pour les recettes spéciales,	880,306 10
pour les dépenses spéciales,	613,881 38
Le bénéfice de l'exploitation reste donc comme ci-dessus, de	266,424 78

et représente 30.26 0/0 de la recette brute spéciale du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne. En 1851, le bénéfice ne représentait que 22.74 0/0 de la recette brute: c'est une augmentation de 7.52 0/0.

Le produit net aurait été plus favorable encore si nous n'avions pas cru devoir, conformément au vœu de la commission de comptabilité, faire supporter au compte d'exploitation une dépense de 13,681 fr. 75 pour dépréciation de l'ensemble de notre matériel; sans cela, le produit net aurait été de 280,105 fr. 03.

Quelques personnes se sont préoccupées de la diminution de nos recettes, pendant les trois ou quatre mois qui viennent de s'écouler.

Nous vous donnerons à ce sujet quelques explications qui vous prouveront que ce décroissement tient à des causes tout à fait accidentelles. Nous avons l'espérance fondée de les voir cesser graduellement, ainsi que le prouvent les produits des dernières semaines.

L'une de ces causes a été l'ensablement du chenal qui fait communiquer notre port d'embarquement avec le bassin du canal de Roanne. Il s'en est suivi une interruption fâcheuse dans nos transports; et, en attendant la décision du ministère des travaux publics, pour le dragage de ce chenal, nous avons été obligés de faire les avances nécessaires pour éviter de plus longs retards. Nous espérons que si cet obstacle se représente il sera levé plus promptement.

Le service de la batellerie, entre Nevers et Roanne, est habituellement interrompu du 15 décembre au 15 février, époque ordinaire des plus fortes gelées. Pendant cet intervalle, le service de la navigation est remplacé par des services accélérés sur la route de terre, qui ne peuvent faire circuler que 36 tonnes par jour, au lieu de 100 tonnes environ que les bateaux peuvent porter en moyenne.

Cette année, pendant cette période, le canal n'a pas cessé d'être navigable et est même venu parfois au secours du roulage, presque toujours insuffisant.

Mais, par une déplorable fatalité, des gelées tardives sont venues gêner la navigation au moment où les transports par eau avaient repris toute leur activité, et où le service par terre, étant désorganisé, ne pouvait plus suppléer la navigation. Ceci est encore un fait anormal.

Enfin, la Compagnie des mines ne pouvant, par suite de circonstances particulières, fournir assez de houille pour le Nord et pour le Midi, a donné la préférence au Rhône, qui lui offrait des débouchés plus considérables et des prix plus avantageux, et a négligé momentanément la Loire et Paris, à notre grand détriment.

Déjà cependant, elle a dirigé quelques expéditions sur son entrepôt de Roanne; et lorsque les travaux qu'elle a entrepris, pour augmenter l'extraction de la houille, seront terminés, nous verrons notre tonnage se développer de nouveau.

CHAPITRE IV.

PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DU CENTRE. — FORMATION D'UNE NOUVELLE COMPAGNIE POUR L'AMÉLIORATION ET L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE ROANNE A SAINT-ÉTIENNE ET A LYON.

Les travaux de Nevers à Clermont ont été poussés avec activité. On promet pour le mois de mai l'ouverture de la section de Nevers à Moulins, et pour un mois plus tard, celle de Moulins à Varennes sur Allier, non loin de Vichy. Il ne restera plus que 68 kilomètres de route de terre à parcourir pour rejoindre Roanne.

D'après le décret du 27 mars 1852, l'embranchement qui se dirigera de Saint-Germain-des-Fossés sur Roanne ne pourra être commencé que le 28 mars 1854, à moins que d'ici là, le projet de fusion des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée ne soit soumis au gouvernement.

Il nous reste maintenant à vous parler de la question la plus importante, c'est-à-dire de la suite donnée aux négociations qui nous occupent depuis plusieurs années.

Au mois de novembre dernier, nous nous croyions au moment de traiter définitivement avec la Compagnie d'Orléans; mais, malgré tout le désir que nous avions de nous rattacher à cette puissante Société, nous n'avons pu nous résoudre à accepter l'*ultimatum* qui nous avait été posé.

Dès lors, nous avons été libres de nous occuper des propositions d'une nouvelle Société appelée *Compagnie des chemins de fer de jonction de Rhône et Loire*, et ayant pour objet l'acquisition et l'amélioration des trois chemins de fer qui unissent Roanne à Saint-Étienne et à Lyon.

La composition du futur Conseil d'administration, où se trouvent représentées, non-seulement les anciennes Compagnies, mais encore celles d'Orléans, de Paris à Lyon, et de Lyon à la Méditerranée, nous donnant une entière sécurité, nous n'avons pas hésité à traiter provisoirement avec cette Compagnie, de la cession entière de notre entreprise, comme l'ont fait les deux Compagnies voisines, de Saint-Étienne à la Loire et de Saint-Étienne à Lyon.

Il est bien entendu, Messieurs, que ce traité est fait

sous la réserve expresse de votre ratification, et qu'il doit aussi être soumis à l'approbation du gouvernement et à celle des assemblées législatives.

Les propositions et les projets de la nouvelle Compagnie sont examinés en ce moment par les Conseils et Commissions que le gouvernement consulte pour les entreprises de ce genre.

Il peut survenir des modifications qui seraient de nature à influer sur certaines conditions, indépendantes de notre volonté.

Nous ne croyons donc pas devoir vous communiquer aujourd'hui nos conventions provisoires, mais nous avons tout lieu d'espérer que votre attente ne sera plus longue désormais, et nous comptons avoir a vous réunir prochainement en assemblée extraordinaire, pour vous soumettre ce que nous aurons fait dans l'intérêt de tous, et vous en demander l'approbation indispensable et définitive.

Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 31 MARS 1853.

RAPPORT

Du Conseil d'administration sur l'exercice 1852.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport annuel sur l'exercice 1852.

Il est divisé en trois parties :

La première, résume l'état financier de la Compagnie au 31 décembre dernier et les résultats de notre exploitation pendant l'année.

La seconde, vous expose la situation de l'entreprise de notre prolongement sur Wissembourg.

Dans la troisième partie, nous traitons quelques questions générales.

PREMIÈRE PARTIE.

BILAN GÉNÉRAL DE LA COMPAGNIE.

Il est appuyé par deux bilans annexes.

A : Bilan de l'exploitation en Alsace.

B: Bilan de l'entreprise du prolongement sur Wissembourg.

Actif du Bilan.

Etablissement du chemin et constitution de l'entreprise.

Le total des comptes qui composent cette partie de l'avoir de la Compagnie, s'élève en 1852 à 43,947,861 f. 03 c.

En 1851, il n'était que de 43,723,740 28

Voici le détail des mouvements qui ont eu lieu aux divers chapitres compris dans cette partie du bilan.

CONSTRUCTION DU CHEMIN.

(Voie et bâtiments).

Ce compte figurait à l'inventaire de 1851 pour 39,758,580 f. 25 c.

Il a été chargé dans le courant de l'exercice dernier, pour divers travaux complémentaires de 211,795 10

Ce qui en porte le total au 31 décembre 1852, à 39,970,375 35

Parmi les sommes portées à son débit, figure la part afférente au chemin de Bâle, après ventilation avec celui de Wissembourg, dans le règlement fait avec l'Etat pour la gare de Strasbourg.

Matériel de transport.

Ce compte se solde par fr. 2,889,461 10

Il ne présente aucun changement comparativement à l'exercice 1851.

Outillage des ateliers.

En 1851, la balance de ce compte était de fr. 365,926 25

Au 31 décembre 1852, elle se trouve réduite à 359,534 95

Diminution 6,391 30

Elle provient de ce que divers articles qui, précédemment, figuraient à ce compte, ont été transportés, lors de l'inventaire, à celui du mobilier, dans lequel il a paru plus rationnel de les classer.

Mobilier en Alsace.

Ce compte présente un solde de fr. 125,719 84

Comparé à celui de 1851 109,882 19

Il donne, pour 1852, une augmentation de 15,837 65

provenant en partie des déclassements d'inventaires signalés au chapitre de l'outillage et, pour le reste, de l'acquisition d'un nouveau matériel pour le service des billets de voyageurs.

Mobilier à Paris.

Le solde de ce compte est, au bilan de 1852, de fr. 7,851 15

En 1851, il se présentait par 5,779 35

Augmentation, 2,071 80

Nous vous avons fait connaître que le local occupé par notre administration, place de la Bourse, n° 6, était devenu tout à fait insuffisant pour les besoins du service.

Après la concession du chemin de Wissembourg, le siége et les bureaux de la Société ont été transférés rue Richelieu, n° 62. Ce changement a donné lieu à quelques dépenses d'installation, dont la Compagnie de Bâle doit supporter une partie représentée par l'augmentation ci-dessus.

Frais de constitution de l'entreprise.

A ce compte qui, depuis plusieurs années, est resté stationnaire au chiffre de fr. 594,111 14 est venu s'ajouter, en 1852, une somme de 807 50

prix du timbre de quatre-vingt-quatre billets de fr. 18,635 chaque, en faveur de l'Etat, pour règlement des annuités fixes de l'emprunt de fr. 12,600,000.

Ce qui le porte, au 31 décembre 1852, à 594,918 64

Valeurs diverses.

MM. vos commissaires de la comptabilité ont constaté, comme d'habitude, par un procès-verbal arrêté le 31 décembre dernier, l'existence des différentes valeurs de caisse ou de portefeuille qui composent ce chapitre.

Parmi nos placements de fonds, ne figure plus une somme de fr. 367,945 90 en rentes 3 p. 0/0 achetées en 1846, et que nous conservions jusqu'au moment où il nous serait permis d'en opérer la réalisation au taux de revient.

La liquidation de ces rentes, opérée au mois d'octobre dernier, nous a permis de porter une somme de fr. 1,080 20, au crédit de notre compte de *Profits* et *Pertes*.

Dans le même chapitre figure, comme les années précédentes, le montant du *Fonds de roulement* de notre exploitation en Alsace ; il était au 31 décembre 1852 de fr. 467 924 48 et se trouve justifié par un bilan spécial annexé sous la lettre D à notre bilan général. Ce fonds de roulement comprend pour fr. 355,422 91 nos approvisionnements en magasin.

Il est dit dans le rapport de l'année dernière que par suite de l'adhésion de notre Compagnie aux statuts du sous-comptoir d'escompte, le capital à verser par nous, et qui, au 31 décembre 1851, n'était que de fr. 32,000

avait dû être augmenté de 22,400

Ce qui le porte au 31 décembre 1852 à fr. 54,400

Ce capital a donné, pendant l'exercice dernier, un intérêt de 4 p. 0/0. Vous avez donc, à la fois, fait un placement avantageux et coopéré à une institution dont l'utilité pour l'industrie des chemins de fer, en général, et pour les actionnaires des Compagnies intéressées, en particulier, est aujourd'hui constatée de la manière la plus évidente.

Débiteurs divers.

A ce chapitre ne figurent plus cette année que des comptes parfaitement liquides, tandis qu'au bilan de l'année dernière nous y trouvions encore inscrit le dernier terme de fr. 1,050,000 restant dû par l'État sur son prêt de 12,600,000

Ce règlement a été opéré en vertu du décret du 25 février 1852, qui accorde à notre Compagnie la concession du prolongement sur Wissembourg.

A la suite des trois chapitres ordinaires de l'actif de notre bilan, que nous venons de passer en revue, nous avons dû en ouvrir cette année un quatrième sous le titre de :

Comptes de l'entreprise du prolongement sur Wissembourg.

Les comptes de *Divers débiteurs* qui le composent et s'élèvent à fr. 15,256,525 05 se trouvent détaillés au bilan spécial annexé sous la lettre B, à notre bilan général.

Nous ne les mentionnons ici que pour mémoire, nous réservant de les traiter en détail dans la deuxième partie de notre rapport.

PASSIF DU BILAN.

Capital affecté à l'entreprise.

Dans cette partie du bilan, nous n'avons à vous signaler que le mouvement d'ordre opéré par l'amortissement à notre compte d'emprunt par obligations.

A la fin de l'exercice 1851, les titres amortis étaient au nombre de 166, donnant en capital, fr. 182,600 »

Le jeu de l'amortissement a porté, pour l'exercice 1852, sur 28 obligations, soit 30,800 »

Les obligations amorties s'élèvent donc aujourd'hui à 194, et représentent, au taux de l'émission, un total de 213,400 »

Créanciers divers.

Ils figurent au bilan, pour 178,931 65

Dans cette somme les cautionnements des employés sont compris pour 129,240 »

Rescription, obligations, dividendes et intérêts à payer.

Ce chapitre, qui s'émarge au bilan par 1,217,076 24

comprend, outre le solde du compte de *Profits* et *Pertes*, de l'exercice 1852, montant à 1,186,195 69

et dont nous vous entretenons ci-après, les dividendes, intérêts, obligations, etc., exigibles jusqu'au 31 décembre dernier, et non touchés par les ayants droit.

D'après nos statuts, les dividendes non perçus

se prescrivant par cinq années, nous avons, à la fin de l'exercice dernier, passé par le compte de *Profits et Pertes*, pour une somme de fr. 4,4:3 ceux qui n'avaient pas été réclamés jusques et y compris l'année 1846.

Fonds de réserve.

Au 31 décembre 1851 notre fonds de réserve était de fr. 613,694 97

Nous avons prélevé sur ce compte, dans le courant de l'exercice 1852, à titre de dépenses extraordinaires, et pour frais de reconstruction d'un pont enlevé par les inondations de la fin de 1850, une somme de 11,016 95

Ce qui le réduisait à 602,678 02

A cette somme, nous ajoutons le prélèvement du 20e des bénéfices de l'exploitation en 1852, soit 53,357 20

De sorte qu'il s'élève, au 31 décembre 1852, à 656 035 22

Le prélèvement, cette fois, ne sera que du 20e, au lieu du 10e, en conséquence de la modification aux statuts, votée dans la dernière assemblée générale.

Voici, au surplus, la nouvelle rédaction de l'art. 40 des statuts, formulée par nous devant notaire, en vertu du mandat dont nous étions investis.

Article 40 nouveau :

« Le 20e des bénéfices est prélevé, chaque année, pour former un fonds de réserve destiné » à parer aux dépenses extraordinaires.

» Lorsque le fonds de réserve a atteint » 1,500,000 fr., le prélèvement cesse ; il reprend » son cours lorsque la réserve est entamée. »

Pour cette rédaction definitive, qui diffère en quelques points de celle par nous primitivement proposée, nous nous sommes conformés aux instruction de M. le ministre de l'intérieur et du commerce, à la suite de l'avis donné *par le Conseil d'Etat*.

Comme à l'actif de notre bilan, vous voyez figurer à son *passif*, le chapitre de :

Comptes de l'entreprise du prolongement sur Wissembourg.

Les comptes de *divers créanciers*, qui le composent, s'élèvent à. 15,256,525, fr. 05 c. dont le détail est au bilan annexé, sous lettre *B*. Les explications y relatives sont consignées dans la 2e partie de ce rapport.

Comptes de l'Exploitation (ses résultats.)

Nous vous présentons cette année séparément, en vue de nos prochains décomptes avec l'Etat, que stipule la convention du 25 février 1852, les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et de celui de Mulhouse à Thann ; l'Etat devant rester activement et passivement étranger à toute opération en dehors de l'exploitation de la ligne, objet spécial de notre concession.

Ligne de Strasbourg à Bâle. — Recettes générales.

Pendant l'exercice 1852, les produits de l'exploitation du chemin de Bâle, se sont élevés, non compris les recettes d'ordre à la somme de 2,682,412 fr. 39 c.

En 1851, déduction faite des produits de la ligne de Thann, puisque nous en présentons les résultats séparément, elles n'avaient été que de 2,246,119 49

Augmentation en faveur de l'exercice 1852 436,292 fr. 90 c.

Ces produits se répartissent comme suit, sur les différentes parties de notre trafic.

Voyageurs,	1,424,151 fr.	46 c.
Bagages,	78,170	41
Marchandises (grande et petite vitesse),	1,039,713	87
Service de l'Administration des postes,	86,510	»
Recettes diverses,	53,866	65
Recettes d'ordre (impôt sur les voyageurs),	Mémoire	
Total	2,682,412 fr.	39 c.

Nous allons les examiner successivement en les rapprochant de ceux de l'année précédente.

Voyageurs.

En 1852, les voyageurs ont donné en nombre 704,266, en valeur, 1,424,151 fr. 46 c.

En 1851, ils avaient produit en nombre 674,670, en valeur, 1,284,043 06

En 1852, Augmentation en nombre 29,596, en valeur, 140,108 40

En indiquant que dans ce chiffre les quatre derniers mois de l'année figurent à eux seuls pour 87,816 fr. 89 c. c'est faire ressortir l'influence produite sur cette partie de notre trafic par l'ouverture de la ligne entière de Paris à Strasbourg, effectuée le 12 août dernier.

Mais c'est dans le classement de nos voyageurs et dans l'allongement de leur parcours, que ce résultat s'est surtout fait sentir.

Ainsi, le chiffre total d'augmentation de l'année, se divise comme suit pour nos différentes classes de voitures :

Fr. 7,234 47 pour les coupés, soit 36 0/0 de plus qu'en 1851 ;
33,342 08 pour les diligences, soit 13 0/0 de plus qu'en 1851 ;
77,300 79 pour les chars-à-bancs, soit 18 0/0 de plus qu'en 1851 ;
22,231 06 pour les wagons, soit 4 0/0 de plus qu'en 1851.

Le parcours moyen, qui avait été en 1851 de 31 k. 2/10es, s'est élevé en 1852 à 32 k. 3/10es.

Enfin, nos voyageurs ayant parcouru la ligne entière, entre Bâle et Strasbourg, ont donné une augmentation de 6,694, en nombre, soit 66 0/0 et de fr. 52,906 83, en produit, soit 40 0/0, par rapport au même mouvement pendant l'exercice 1851.

Ces résultats sont, certes, déjà satisfaisants ; ils doivent, en outre, nous donner une nouvelle confiance dans ceux que nous obtiendrons, lorsque l'exploitation du chemin de Wissembourg et son prolongement vers Mayence, nous auront mis en position de ressaisir une bonne partie des voyageurs du Rhin, que la concurrence du chemin badois nous a enlevée à peu près complétement depuis plusieurs années.

Bagages.

En 1852, les bagages ont donné fr. 78,170 41
En 1851, ils n'avaient produit que 68,888 95
Augmentation pour 1852 fr. 9,281 46

Cette recette progresse naturellement avec celle des voyageurs, notamment de ceux à long parcours.

En 1851, elle représentait 5 1/4 0/0 de leur produit ; elle s'est élevée à 5 1/2 0/0 pour l'exercice 1852.

Marchandises.

Le service des marchandises à grande et petite vitesse a donné en 1852 fr. 1,039,713 87
En 1851, son produit n'avait été que de 778 592 04
Augmentation pour 1852 261,121 83

L'amélioration se répartit comme suit, sur les divers éléments qui composent ces transports.

Grande vitesse.

Messageries et accélérés fr. 12,115 35
Finances 12,821 92

Petite vitesse.

Marchandises générales fr. 228,465 91
Voitures de voyage 1,749 77
Bestiaux 6,496 87

Nous devons encore signaler ici que dans le chiffre d'augmentations obtenu sur les marchandises à petite vitesse, les mois d'août, de septembre, d'octobre, de novembre et de décembre, figurent pour fr. 158,783 13

En 1851, le nombre des tonnes transportées à grande et petite vitesse a été de 112,501.

En 1852, il s'est élevé à 158,787, soit une augmentation de 46,286 tonnes, ou près de 42 0/0.

Transport des dépêches.

Les services faits pour l'Administration des Postes, ont donné en 1852 fr. 86,510 »
En 1851, nous n'avions touché que 71,370 »
Augmentation pour 1852. fr. 15,140

Elle provient de ce que le convoi-poste, qui précédemment ne marchait qu'entre Strasbourg et Mulhouse, a été prolongé jusqu'à Bâle.

Recettes diverses.

Elles ont été en 1852 de fr. 53,866 65
l'année précédente, elles n'avaient donné que 43,225 44
Différence en faveur de 1852. fr. 10,641 21

Cette catégorie de nos produits comprend toutes les recettes qui ne peuvent pas être classées dans les différents chapitres relatés plus haut.

En terminant ici notre compte-rendu sur les recettes, nous pouvons vous annoncer que leur amélioration se maintient en 1853, et que les deux premiers mois de l'Exercice courant donnent déjà une augmentation de fr. 75,000, environ sur ceux correspondants de 1852.

Dépenses.

Les dépenses de l'Exercice 1852, pour l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, séparément, se sont élevées, non compris celles d'ordre, à fr. 1,449,817 60

Avec les dépenses afférentes à l'exploitation de Mulhouse-Thann (aujourd'hui distinctes), mais qu'il convient de réunir ici pour les comparer à 1851, leur chiffre total est de 1,537,146 19

En 1851, pour les deux lignes, il n'a été que de 1,317,738 58

Excédant en 1852. fr. 219,407 61

En présence d'une amélioration de fr. 436,292 90 dans les recettes, cette augmentation dans les dépenses s'explique par le développement obligé de nos différents services, et, de plus, par les difficultés d'une appropriation immédiate de nos moyens d'exploitation aux exigences instantanées du trafic.

Ainsi, la circulation sur la ligne de Bâle a été de 4972 convois, dont 2 376 de voyageurs, 1,723 mixtes et 873 trains spéciaux de marchandises ayant parcouru ensemble : 66,339 kilomètres.

En 1851, le nombre total des trains ne s'était élevé qu'à 4,620, avec un parcours de 580,761 kilomètres.

Chemin de fer de

COMPTE DE L'EXPLOITATION

(Non compris la Ligne

RECETTES.

MOIS.	VOYAGEURS.		BAGAGES.	MARCHANDISES.	TRANSPORT des DÉPÊCHES.	RECETTES DIVERSES.	TOTAUX.
	NOMBRE.	PRODUIT.					
		F. C.	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.	F. C.
Janvier	38,411	73,275 80	3,495 05	72,058 96	7,170 »	265 90	156,268 80
Février	39,997	77,466 36	3,953 15	74,237 02	7,130 »	893 95	163,680 50
Mars	46,332	91,350 45	4,591 76	86,670 04	7,535 »	3,085 19	193,232 46
Avril	53,912	105,634 85	5,461 28	77,646 16	7,150 »	9,38 74	196,821 03
Mai	67,327	115,024 49	5,560 87	78,731 68	7,195 »	2,007 12	200,128 16
Juin	83,844	119,431 06	6,045 76	74,572 42	7,200 »	2,161 36	209,413 60
Juillet	78,944	159,068 80	7,711 26	75,060 12	7,195 »	2,623 80	251,658 98
Août	77,936	170,653 42	10,761 10	79,908 20	7,195 »	6,985 70	275,500 42
Septembre	72,692	167,875 77	10,551 85	89,508 13	7,150 »	2,255 12	277,340 87
Octobre	71,566	147,783 45	9,457 28	108,382 65	7,195 »	8,230 25	278,048 57
Novembre	50,187	103,601 84	6,585 05	110,793 48	7,150 »	1,807 33	229,737 71
Décembre	44,118	92,997 06	4,190 04	112,142 »	7,245 »	27,009 19	243,583 29
	704,266	1,424,151 46	78,170 41	1,039,713 87	86,510 »	58,866 65	2,682,412 38
Recettes d'ordre							53,784 33
Total général des Recettes							2,736,200 67

Strasbourg à Bâle.

DE L'EXERCICE 1852

de Mulhouse à Thann).

DÉPENSES.

			f. c.		
		I.—ADMINISTRATION.—DIRECTION.—FRAIS GÉNÉRAUX.			
ADMINISTRATION CENTRALE	*Personnel*	Jetons de présence, traitements des employés et frais de voyage.	45,671 95	58,234 57	203,479 80
	Consommation	Frais de bureau, imprimés, chauffage et éclairage	2,361 55		
	Dépenses diverses.	Loyers, insertions, frais judiciaires.	10,201 07		
DIRECTION EN ALSACE.	*Personnel*	Direction, Secrétariat, Contentieux et Comptabilité générale, Approvisionnements et Frais de déplacements.	88,427 87	95,520 36	
	Consommation.	Frais de bureau, imprimés, chauffage et éclairage.	4,011 23		
	Dépenses diverses.	Ports de lettres, assurances et menues dépenses.	2,481 26		
FRAIS GÉNÉRAUX	*Dépenses diverses.*	Contributions directes.	10,504 41	49,724 87	
		Loyer du bureau de la Direction et des services de l'exploitation en Alsace.	4,541 65		
		Insertions, affiches, abonnements, frais judiciaires et frais divers.	4,409 12		
		Frais de surveillance dûs à l'État	9,000 »		
		Exercices clos	21,080 69		
		II.—TRAFIC.—VOYAGEURS ET MARCHANDISES.			
VOYAGEURS	*Personnel*	Chefs de stations, receveurs aux voyageurs, employés aux bagages, portiers, garde-salles et manœuvres, frais de déplacements.	96,283 »	160,943 75	339,773 87
	Consommation.	Frais de bureau, imprimés, chauffage et éclairage, entretien du mobilier.	26,205 76		
	Dépenses diverses.	Frais de correspondance et menues dépenses.	38,454 99		
MARCHANDISES	*Personnel*	Employés dans les gares, manœuvres, chargements à forfait, déplacements.	130,476 30	178,830 12	
	Consommation.	Frais de bureau, imprimés, chauffage et éclairage, entretien du mobilier.	14,065 91		
	Dépenses diverses.	Frais d'agence, pertes et avaries, assurances, loyer du magasin du canal et divers frais.	33,987 85		
		III.—TRACTION.—MATÉRIEL ROULANT.—MOUVEMENT.			
CONDUITE ET ALIMENTATION DES MACHINES.	*Personnel*	Chefs de dépôts, machinistes et chauffeurs, primes et frais de déplacements.	77,310 32	294,695 09	634,405 18
	Consommation.	Coke, huile, suifs et autres matières nécessaires à la traction	215,598 18		
	Dépenses diverses.	Assurances et menues dépenses.	1,786 59		
ENTRETIEN DES MACHINES.	*Personnel*	Main-d'œuvre monteurs, ouvriers, travail des machinistes et chauffeurs dans les ateliers.	48,120 29	183,995 74	
	Consommation.	Matières fournies et travaux facturés par les ateliers.	133,255 »		
	Dépenses diverses.	Assurances et menues dépenses.	2,620 45		
ENTRETIEN DES WAGONS.	*Consommation.*	Travaux et matières pour wagons, roues et essieux, nettoyage et graissage	......	106,674 06	
MOUVEMENT.	*Personnel*	Gardes-trains, aiguilleurs, frais de déplacements.	42,220 »	49,042 29	
	Consommation.	Frais de bureau, imprimés, chauffage et éclairage.	5,595 14		
	Dépenses diverses.	Droits de licence aux contributions indirectes et menues dépenses.	1,227 15		
		IV.—VOIE ET BATIMENTS.			
POLICE DE LA VOIE.	*Personnel*	Conducteurs, surveillants, gardes-voies et frais de déplacements	103,335 74	107,579 62	272,155 76
	Consommation.	Eclairage et chauffage des guérites et passages à niveau, entretien de l'outillage.	3,370 94		
	Dépenses diverses.	Menues dépenses.	872 94		
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES BATIMENTS.	*Personnel*	Conducteurs, surveillants, cantonniers, et frais de déplacements.	89,358 71	164,576 14	
	Consommation.	Rails, traverses, sables, etc., matériaux pour l'entretien et travaux à l'entreprise.	57,512 99		
	Dépenses diverses.	Assurances et menues dépenses.	17,704 44		
		Total des Dépenses de l'Exploitation			1,449,817 61
		Dépenses d'ordre			53,794 28
		Total général des Dépenses			1,503,611 89
		Excédant des Recettes sur les Dépenses de 1852			1,232,594 78
					2,736,206 67

Nos dépenses, réparties sur le nombre de kilomètres parcourus, donnent une moyenne de fr. 2,473 par kilometre; l'année précédente elle n'avait été que de fr. 2,248.

Cette augmentation provient essentiellement des frais nécessités par l'accroissement de nos transports de marchandises.

Quant à la proportion de nos dépenses au chiffre de nos recettes elle est cette année descendue au dessous de 54 0/0, tandis qu'en 1851 elle dépassait encore 55 0/0.

Voici comment les dépenses de la ligne de Bâle se répartissent entre les différents services de notre exploitation :

1re Division. — Administration centrale à Paris. — Direction en Alsace. — Frais généraux	fr.	203,479 89
2e Division. — Trafic. — Voyageurs et marchandises		339,773 87
3e Division. — Traction. — Matériel roulant. — Mouvement		634,408 18
4e Division. — Voie et bâtiments		272,155 76
Total	fr.	1,449,817 60

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE STRASBOURG A BALE.

Apres avoir fait passer sous vos yeux les principaux éléments qui composent nos recettes et dépenses de l'exploitation de Strasbourg à Bâle, nous avons à en résumer les résultats.

Les recettes, non compris celles d'ordre, se sont élevées à	fr.	2,682,412 39
Les dépenses, non compris celles d'ordre, à		1,449,817 61
L'excédant des recettes sur les dépenses de l'exploitation est donc de	fr.	1,232,594 78

que nous avons reportés à l'avoir de notre Compte de Profits et Pertes.

Ligne de Mulhouse à Thann.

Jusqu'à présent, les recettes et les dépenses de la ligne de Thann, figuraient dans nos comptes-rendus de fin d'année, réunies à celles du chemin de Strasbourg à Bâle.

Nous avons en l'honneur de vous indiquer plus haut les motifs qui nous les font présenter séparément pour l'exercice 1852.

Cette marche continuera à être suivie dans l'avenir.

Recettes générales.

Le total des produits de la ligne de Thann, non compris les recettes d'ordre, c'est-à-dire l'impôt du dixième perçu pour le compte du Trésor, s'est élevé, en 1852, à	fr.	179,776 88
En 1851, il n'avait été que de		156,5 7 64
Différence en faveur de 1852	fr.	23,269 24

Les différents éléments qui composent cet ensemble des recettes se divisent comme suit :

Voyageurs	fr.	117,507 30
Bagages		4,037 19
Marchandises (grande et petite vitesse)		56,074 39
Service de l'Administration des postes		2,100 »
Recettes diverses		58 »
Total	fr.	179,776 88

L'augmentation obtenue se répartit, sur les voyageurs, pour	fr.	44,772 45
Sur les bagages, pour		670 79
Sur les marchandises, pour		7,665 25
Sur les services de l'Administration des postes, pour		125 »
Sur les recettes diverses, pour		35 75

Dépenses.

Les dépenses et charges que nous impose l'exploitation de la ligne de Thann, se sont élevées, pour l'exercice 1852, à	fr.	154,717 03

portés au débit de notre compte de Profits et Pertes, à l'avoir duquel nous fesons figurer par contre les fr. 179,776 88, montant des recettes de cette ligne.

En terminant l'exposé des résultats de nos deux lignes de Strasbourg à Bâle et de Mulhouse à Thann, il nous reste à vous faire connaître ceux obtenus sur la section de Sarrebourg, que nous nous étions chargés d'exploiter temporairement en compte en participation avec la Compagnie concessionnaire.

EXPLOITATION TEMPORAIRE DE LA SECTION DE SARREBOURG.

Cette exploitation a duré depuis le 29 mai 1851 jusqu'au 12 août 1852, jour de l'ouverture de la ligne entière de Paris à Strasbourg.

Les produits que nous en avons obtenus, pendant ce temps, se sont élevés à	fr.	826,752 34
Nos dépenses, pendant la même période, ont atteint le chiffre de		601,569 50
Ce qui nous a laissé un résultat définitif de		225,192 84
Sur cette somme il a été liquidé, à la clôture des comptes de 1851,		140,000 »
Il reste donc disponible	fr.	85,192 84

que nous fesons figurer cette année au crédit de notre compte de Profits et Pertes.

Sans doute, ce résultat, au point de vue financier, n'offre pas une très-grande importance, en considération de tous les risques que l'entreprise comportait; mais vous ne perdrez pas de vue, Messieurs, l'influence directe que l'exploitation anticipée a eue sur le développement du trafic des deux lignes de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

A son crédit, vous trouvez les sommes ci-après :

Reliquat de l'exercice 1851, après paiement du dividende,	fr.	3,358 81
Dividendes prescrits en 1852,		4,403 »
Solde de divers comptes,		5,171 50
d° du compte d'intérêts,		49,222 11
Résultats de l'exploitation S.-B., en 1852,		1,232,594 78
Recettes de l'exploitation M.-T.		179,776 88
Solde de l'exploitation Sarrebourg, exercice 1851-1852,		85,192 84
Total du crédit,	fr.	1,559,719 92

Son débit est composé comme suit :

Montant de deux semestres d'intérêts de l'emprunt de fr. 3,000,000, échus et acquittés les 1er avril et 1er octobre 1852,	fr.	130,450 »
Montant de 28 obligations dudit emprunt, sorties au tirage de l'assemblée générale du 19 avril 1852, et payées le 22 octobre suivant, à fr. 1,250 l'une, prime comprise,		35,000 »
20e à porter à la réserve sur les bénéfices de l'exploitation S.-B.		53,357 20
Redevance et frais d'exploitation de la ligne M.-T.		154,717 03
Total du débit	fr.	373,524 23
Ces charges étant déduites du crédit de		1,559,719 92
Il reste, sur l'exercice 1852, un solde net de	fr.	1,186,195 69
qui représente sur le montant de notre fonds social un dividende de fr. 14 par action, soit	fr.	1,176,000 »
et laisse disponible un reliquat de à reporter sur l'exercice 1853.		10,195 69

Nous vous proposons donc, Messieurs, de fixer à fr. 14 par action le dividende de l'année 1852. Si vous approuvez cette proposition, le paiement pourra en être ouvert à la caisse de la Compagnie, rue Richelieu, n° 62, à partir du 6 avril prochain.

2e PARTIE.

CONSTRUCTION DU PROLONGEMENT SUR WISSEMBOURG.

Situation générale de l'affaire.

C'est le 25 février 1852 qu'a été signé le décret qui accorde à notre Compagnie le prolongement de la ligne vers la frontière bavaroise.

La Convention passée à cet effet avec M. le ministre des travaux publics renfermait deux clauses suspensives.

La première réservait l'acceptation par nos actionnaires du traité avec l'État pour l'établissement de la nouvelle ligne.

Vous l'avez approuvé, à l'unanimité, dans votre assemblée générale du 19 avril 1852.

Par la seconde, il se trouvait subordonné à la ratification de la convention intervenue le 4 février 1848, entre la France et la Bavière.

L'échange de ces ratifications a eu lieu à Munich, le 8 mai dernier, et un décret du 25 même mois rendit le traité exécutoire.

A partir de ce jour, la concession du Chemin de fer de Strasbourg à la frontière bavaroise est devenue définitivement acquise à notre Compagnie.

C'est aussi, dès ce moment, que nous pûmes nous occuper sérieusement des mesures à prendre pour l'exécution du chemin.

Dès le mois de juin, notre ingénieur en chef commença l'organisation de son personnel.

Au mois de juillet les études étaient en pleine activité sur toute la ligne, depuis Vendenheim jusqu'à Wissembourg.

Au mois d'octobre, nous adressions à M. le préfet du Bas-Rhin, pour être soumis à l'approbation de l'autorité supérieure, les projets définitifs de la section comprise entre Haguenau et Wissembourg.

Ces projets ont été approuvés par M. le ministre pour la partie entre Sourbourg et Wissembourg; celle entre Haguenau et Sourbourg, par suite de quelques difficultés pour le passage dans la zone militaire de Haguenau, et une discussion sur l'emplacement de la station de Walbourg est en ce moment l'objet d'une nouvelle enquête.

Les projets de la section entre Hoerdt et Haguenau ont été adressés en novembre à M. le préfet du Bas-Rhin.

Enfin, le 25 février de cette année, nous avons complété l'envoi de ces documents par la remise des études relatives à la section de Hoerdt à Vendenheim.

C'est sur ce point que la nouvelle ligne s'embranche sur le chemin de Paris à Strasbourg, qu'elle emprunte jusqu'à cette dernière ville.

Un traité spécial signé, il y a peu de jours, entre les deux Compagnies, a réglé à des conditions réciproquement avantageuses, et pour toute la durée de notre concession, les conditions du passage de nos trains sur le parcours entre Vendenheim et Strasbourg.

A la suite de l'approbation donnée par M. le ministre à la station de Sourbourg-Wissembourg, l'enquête parcellaire a été ouverte au mois de janvier dernier.

Cette opération a eu lieu, et tout porte à croire que l'acquisition des terrains à occuper par le chemin de fer et ses dépendances, s'opérera, pour la plus grande partie, à l'amiable.

En dehors des travaux nécessités par les études définitives de la ligne, les questions accessoires ont été suivies avec activité.

Nous avons passé, à des prix favorables, les marchés pour les fournitures des traverses, des rails, des coussinets et des clôtures.

Les cahiers des charges pour les terrassements, les travaux d'art et le ballastage sont préparés, et sous peu de jours nous serons à même d'en traiter l'entreprise, dont l'exécution commencera immédiatement sur plusieurs points de la ligne.

En ce qui concerne le matériel d'exploitation, nous faisons établir, dans nos propres ateliers, six locomotives, qui sont en pleine construction.

Les études pour les voitures de voyageurs sont achevées, et nous sommes en négociation pour le marché qui doit en assurer l'exécution.

Quant aux wagons, pour le service des marchandises, il y a lieu d'attendre que la question d'un matériel commun avec les Compagnies allemandes, faisant suite à notre ligne, ait pu être résolue par un traité de correspondance.

La Compagnie Bavaroise qui doit construire et exploiter la ligne de Wissembourg à Neustadt n'est définitivement constituée que depuis le 31 janvier 1853.

Nous nous occupons, dans ce moment, à élaborer les conventions qui doivent régler les rapports futurs de nos deux exploitations.

Elles fixeront entre autres l'époque obligatoire pour l'ouverture de la ligne jusqu'à Mayence, et nous avons l'espoir fondé que ce moment ne sera pas reculé au delà du mois d'avril ou de mai 1855.

Pour compléter l'exposé que nous venons de vous soumettre sur la situation de notre affaire de Wissembourg, nous devons constater ici, Messieurs, que l'emprunt contracté, conformément aux pouvoirs à nous donnés dans votre Assemblée générale du 19 avril dernier, à l'effet de réaliser, par voie d'obligations, la somme nécessaire à l'établissement de ce prolongement, a été immédiatement souscrit; depuis, le paiement du deuxième terme, échu le 31 décembre dernier, s'est opéré avec la plus parfaite régularité.

Il nous reste maintenant, pour clore cette partie de notre rapport, à passer en revue les divers comptes qui résument au bilan, annexé sous la lettre B à notre bilan général, la situation financière de la nouvelle entreprise.

BILAN DE L'ENTREPRISE DU PROLONGEMENT SUR WISSEMBOURG.

Nous avons adopté, pour le classement de nos recettes et dépenses relatives à la construction de ce chemin, une division de comptes qui nous permettra, après l'achèvement des travaux, de les fondre, s'il y a lieu, avec les comptes similaires de Strasbourg à Bâle.

ACTIF.

Établissement du chemin et constitution de l'entreprise.

Ce chapitre comprend trois divisions :
1° La construction du chemin;
2° Le matériel de l'exploitation;
3° Les dépenses générales.

Au 31 décembre dernier, les dépenses affectées aux divers comptes qui le composent s'élevaient à fr. 573,634 50

Elles comprennent les frais de constitution de l'entreprise, le personnel central et celui sur la ligne pour l'établissement des projets définitifs, le mobilier, l'outillage nécessaire à la préparation et à l'exécution des travaux, les intérêts payés pour le coupon des obligations, échu le 31 décembre 1852; enfin les escomptes bonifiés par la Compagnie sur les obligations libérées par anticipation.

Valeurs diverses.

Dans ce chapitre dont le montant est de fr. 8,210,543 23 figurent les fonds disponibles de l'entreprise.

L'existence de ces valeurs au 31 décembre dernier a été constatée par vos Commissaires de la comptabilité.

Ce chapitre comprend aussi fr. 17,000 versés au Sous-Comptoir d'escompte comme prorata de nos obligations de l'emprunt de Wissembourg, au capital social de cet établissement, conformément aux statuts du Sous-Comptoir.

Débiteurs divers.

Ce chapitre représente par un solde de fr. 6,472,917 32 la subvention due par l'État, pour la construction du chemin, les termes à échoir sur les obligations non libérées, et le cautionnement de fr. 550,000 » déposé au Trésor, en vertu des stipulations du cahier des charges.

PASSIF.

Capital affecté à l'entreprise.

Le montant de ce chapitre est de 15,000,000 »

Il constitue le capital de l'opération, soit 24,000 obligations de fr. 500 chaque, et la subvention de fr. 3,000,000 payable en trois termes que la loi de concession alloue à la Compagnie.

Obligations et intérêts à régler.

Ce chapitre est émargé pour fr. 256,525 05

Nous y faisons figurer les intérêts provenant des fonds placés; une somme de fr. 3,750 restant à régler sur les obligations, et le solde non touché par les porteurs de ces titres sur le coupon d'intérêts échu le 31 décembre dernier.

L'exposé de ces comptes démontre que la situation financière de cette affaire ne laisse rien à désirer.

Nos études et les faits viennent, d'ailleurs, corroborer nos prévisions sur la réalisation de l'entreprise.

3e PARTIE.

QUESTIONS GÉNÉRALES

Après avoir fait passer sous vos yeux tout ce qui a rapport à la situation financière de notre Compagnie, à nos services d'exploitation et à l'établissement de notre prolongement sur la frontière bavaroise, nous venons compléter notre exposé en traitant quelques questions d'un intérêt général pour notre entreprise, qui n'ont pas pu trouver place dans les différents chapitres qui précèdent.

1° Gare de Strasbourg.

Notre dernier rapport vous a exposé les bases du règlement intervenu entre l'État et notre Compagnie, sur cette importante question restée litigieuse pendant plus de dix ans.

Les travaux ont été depuis lors mis en voie d'exécution, et tout fait espérer qu'ils seront terminés par l'État vers la fin de l'année courante.

2° Traité de correspondance avec le chemin de Paris-Strasbourg.

Le fait de la jonction de leurs lignes, au point de Strasbourg, et un intérêt commun, commandaient aux deux Compagnies plus encore que les prescriptions de leurs cahiers de charges respectifs, de se concerter pour l'adoption des mesures propres à assurer et faciliter le trafic des voyageurs et des marchandises.

Le précédent du traité de Sarrebourg était un gage de bonne entente.

Aussi, des négociations se sont engagées lors de l'ouverture complète de la ligne de Paris-Strasbourg, et les deux Compagnies ayant réussi à se mettre d'accord, ont signé des conventions de correspondance actuellement en parfaite voie d'exécution.

3° Chemins de fer Suisses.

Depuis plusieurs années, la question de voie de fer à établir en Suisse était agitée au Conseil fédéral et dans l'opinion publique.

De grandes difficultés provenant principalement de la division des intérêts entre les gouvernements cantonaux, retardaient toujours la réalisation de ces entreprises.

Les derniers mois de 1852 ont vu, enfin s'aplanir ces difficultés et plusieurs concessions, de chemins de fer viennent d'être faites. L'une d'elles, notamment, doit exercer sur l'avenir de notre exploitation, une heureuse influence.

Une compagnie créée à Bâle et dont le capital se trouve réalisé est devenue concessionnaire d'un chemin partant de cette ville, se dirigeant sur Olten pour, delà, jeter quatre embranchements vers Soleure, Berne, Lucerne et Aarau; sur ce dernier point la ligne doit se relier à celle déjà établie depuis Zurich.

Aussitôt que cette nouvelle société a été constituée nous nous sommes mis en rapport avec elle; nos intérêts communs amèneront naturellement un traité de correspondance au point de Bâle.

Parmi les questions qui, dans un avenir prochain, doivent nous préoccuper le plus vivement, nous placerons en première ligne la concession du *Chemin de fer de Besançon à Mulhouse.*

Une loi de 1842 a classé parmi les chemins à établir celui de Dijon à Mulhouse; il se raccorde, au premier point, avec la grande ligne de Paris à Marseille, et est désigné sous le titre de chemin de jonction de la *Méditerranée au Rhin.*

Des difficultés politiques et financières ont retardé son exécution.

Au mois de février 1852, le Gouvernement accorda à une Compagnie les lignes de Dijon à Besançon, et d'Auxonne à Gray. Depuis lors, les autorités locales, les populations des divers départements que la ligne entière doit desservir, notamment les centres industriels de la haute Alsace, n'ont cessé de réclamer le complément d'une voie votée par les grands pouvoirs de l'État depuis plus de dix ans, et destinée à combler la seule lacune qui existe encore sur le parcours de Marseille à Mayence.

Inutile de développer tout l'intérêt que ce prolongement présente pour notre exploitation. Les résultats que nous obtenons par notre jonction avec la grande ligne de l'Est démontrent suffisamment ce que nous avons à attendre d'un raccordement avec le Midi de la France!

Aussi votre Conseil d'administration n'a-t-il pu rester indifférent à une question de cette importance.

Des études approfondies et complètes du chemin entre Mulhouse et Besançon ont été faites, pour notre compte, par les soins d'un ingénieur distingué; son travail nous a mis à même de discuter, avec parfaite connaissance de cause, les différents tracés en présence, leur coût de construction, leur rendement et les motifs de préférence pour telle ou telle direction; en un mot, nous sommes parfaitement en mesure de donner suite à nos démarches, vis-à-vis le Gouvernement, pour nous charger de la construction et de l'exploitation de la ligne de Mulhouse à Besançon, en l'ajoutant à notre concession, comme déjà nous y avons ajouté, l'année dernière, le prolongement vers la frontière bavaroise.

La situation de cette question, pendante en ce moment, nous impose certaine réserve que vous comprendrez facilement.

Persuadés que vous reconnaîtrez avec nous toute l'importance d'une combinaison de cette nature, et afin d'ailleurs de pourvoir d'une manière générale à toutes les éventualités qu'embrassent de pareils projets, nous avons à vous proposer, Messieurs, de combler une lacune qui existe dans nos statuts, en y introduisant des dispositions analogues à celles inscrites dans les statuts des compagnies d'une origine nouvelle.

Ces dispositions seraient formulées, comme suit, dans un article additionnel à proposer à l'approbation du Gouvernement :

« L'Assemblée générale, sur la proposition du » conseil d'administration, délibère sur les » questions de prolongement, d'embranchement, de prolongation ou de renouvellement

» de concession; — sur les réunions, fusions et » alliances avec les autres compagnies de che- » mins de fer. Les votes de l'Assemblée sur les- » dits objets sont soumis aux conditions énon- » cées aux paragraphes 2 et 4 de l'art. 42. »

L'expérience des derniers temps a enseigné combien étaient opportunes les stipulations dont il s'agit, car elles permettent à une Compagnie de ne jamais rester désarmée en présence d'entreprises ou de combinaisons d'une haute importance pour elle. Vous remarquerez aussi que les pouvoirs ainsi définis sont attribués aux Assemblées générales, appelées en dernier ressort sur des questions de cette nature.

Si votre vote consacre notre proposition, il restera à votre Conseil le devoir d'étudier avec le soin qu'elles comportent, pour vous les soumettre, le cas échéant, toutes celles que la prospérité de notre entreprise recommanderait à notre attention.

En prévision de l'établissement du chemin de Besançon à Mulhouse, dont la concession, d'après toutes nos indications, doit être prochaine, nous devons nous préoccuper, dès à présent, de l'agrandissement de notre *Station de Mulhouse*, qui deviendra commune à la ligne de Bâle et à celle de Besançon, quels que soient les concessionnaires de cette dernière.

A cet effet, nous faisons en ce moment étudier, par notre ingénieur en chef, un projet qui permettrait la réunion dans une même gare de ces deux exploitations.

L'exécution de ce projet nécessiterait l'acquisition de quelques nouveaux terrains pour l'achat desquels nous venons vous demander votre autorisation, conformément à l'art. 28 de nos statuts.

Outre cette acquisition, l'extension que prend notre trafic peut, dans le courant de l'exercice, en rendre nécessaires quelques autres que nous prévoyons sans pouvoir, dès à présent, les déterminer d'une manière précise. — Nous vous demandons aussi, pour la facilité de ces opérations, de nous accorder à l'avance le pouvoir d'en traiter directement.

Arrivés au terme de ce rapport, il ne nous reste plus qu'à vous entretenir de la régularisation de trois mesures d'ordre dont vous avez à vous occuper dans cette Assemblée générale.

La première est relative au tirage annuel des obligations de notre emprunt de 1848. Le nombre des titres qui doivent être remboursés le 1er octobre prochain est de 29, conformément au tableau qui a réglé ces annuités.

La seconde sera le tirage de deux cent trente actions de la Compagnie. Cette opération commence l'amortissement de votre capital social, pour la constitution duquel vous nous avez donné, dans votre Assemblée générale du 19 avril dernier, les pouvoirs nécessaires.

Le remboursement des actions sorties s'effectuera à raison de 850 fr. pour chacune d'elles, à la caisse de la Société, en même temps que le paiement du dividende de l'exercice précédent.

Il sera délivré, en outre, aux porteurs d'actions amorties, un *Titre de jouissance* donnant droit au partage des bénéfices nets de chaque année qui dépasseront 8 0/0 ou 10 fr. 50 c. par action. Les actions de jouissance conserveront les mêmes droits que les actions non encore amorties sur celles des propriétés mobilières ou immobilières, qui, à la fin de la concession, ne doivent pas faire retour à l'État.

De plus, elles continueront à jouir des autres prérogatives, telles que la participation aux délibérations des Assemblées générales.

Enfin, Messieurs, la dernière mesure d'ordre à régulariser par vous, c'est le renouvellement du mandat de celui de vos administrateurs, dont les pouvoirs expirent cette année.

La voie du sort a désigné notre président, M. West.

Chemin de fer de Panama.

On transmet les renseignements ci-après de cette ville, à la date du 15 novembre 1852 :

Il y a déjà quelques semaines que le *terminus* du railway, du côté de Panama, a été porté jusqu'à Barbacoa, point situé sur la rive gauche du Rio-Chagres, à environ six milles au-dessus de Gorgone, et où la Compagnie entend établir le pont qui doit faire passer le chemin de fer sur la rive gauche de ce fleuve, pour se diriger de là, suivant le tracé adopté, vers Panama.

L'établissement de ce pont ne pourra avoir lieu que vers décembre prochain, époque de la fin des pluies, et sera promptement terminé, attendu que toutes les parties en sont déjà composées et prêtes à être assemblées et fixées sur le fleuve. En attendant, la Compagnie fait continuer activement, sur la rive gauche, les travaux de nivellement, et déjà plusieurs milles sont prêts pour la pose de la voie.

La compagnie estime que, en janvier prochain, le transit d'un océan à l'autre pourra être effectué en huit ou dix heures. Six mois plus tard, les travaux, sur les 20 milles qui séparent Gorgone de Panama, seront tellement avancés, qu'il ne restera plus que quatre heures de chemin à faire à dos de mulet; enfin on annonce formellement l'ouverture entière de la ligne, d'un océan à l'autre, pour le mois de septembre 1853.

Ces résultats, si extraordinaires qu'ils paraissent, sont pourtant très-probables, impérieusement commandés qu'ils sont par les circonstances. La compagnie, en effet, qui, depuis le commencement de son œuvre, a dépensé sans motifs des sommes immenses, comprend très-bien que chaque jour de retard est une perte nouvelle qu'elle ne peut réparer qu'en arrivant, par tous les moyens possibles, au prompt achèvement de l'entreprise. Les sommes dépensées et qui restent encore à dépenser seront promptement couvertes du jour où, la ligne entière étant terminée, le trajet d'un océan à l'autre ne sera plus qu'une affaire de deux ou trois heures, et que le transit du monde se trouvera ainsi définitivement acquis à la route nouvelle.

L'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre Panama et Sydney, celui d'une ligne semblable entre San-Francisco et la Chine, en reliant les divers centres australiens à la mère-patrie, ne contribueront pas peu à augmenter l'importance de cette nouvelle voie de communication.

Forges.

Saint-Dizier, 27 mars.

Les prix ont peu varié, mais l'attitude des fabricants est presque une hausse; les lamineurs acceptent difficilement à 320 francs. Des fabricants qui se sont engagés à l'égard de leurs clients à vendre à ce prix pendant le mois de mars, refusent des commandes qui paraissent être faites comme approvisionnements. On a placé à 350 et 360 fr. rendu à Paris, à domicile; et, pour le 1er avril, les maîtres de forges élèveront au moins de 10 fr., pris à l'usine, et à Saint-Dizier.

Les fers battus à la houille sont vendus 350 fr., les demi-roches au bois 370 fr.

En fonte, maintien du prix à 170 fr. Celle à moulage, à 195 fr.

La chaîne a maintenant un écoulement facile. Les acheteurs ont été longtemps avant de se décider à acheter en hausse, ils l'acceptent aujourd'hui généralement à ce prix :

Nos 21 22	23 24 25	26 et au-dessus.
Fr. 66	68	70

Pour les poids à peser ajustés, il y a augmentation sur nos derniers cours. Les producteurs peuvent livrer sans difficulté, les demandes sont très-actives. Ils valent en ce moment :

Poids	20 k.	10	5	2	1	1/2
Prix	4.25	2.25	1.30	0.56	0.35	0.21

On écrit de Paris : « Les grandes usines de Fourchambault, du Creusot, de Terre-Noire et de Commentry viennent d'augmenter les fers de 40 fr. par 1,000 kilogr. La 1re classe a été portée à 330 fr. »

Nous recevons de Lyon, une lettre du 21 mars, dans laquelle notre correspondant nous donne les prix suivants sur cette place :

Fers laminés 1re classe,	fr.	310	1,000 kil.
2e classe,		330	»
Cercles laminés,		370	»
Mi-rubans,		410	»
Rubans laminés,		430	»
Verge douce,		360	»
Do métis,		330	»
Tôle puddlée,		47	100 kil.
Zinc,		70	»

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Liége, 21 mars.

Nous sommes encore sans variations de prix pour nos fers laminés, tôles, rails, etc., quoique les demandes soient toujours nombreuses.

Les fontes d'affinage continuent à être recherchées. Il y a des propositions faites à nos fabricants pour des parties importantes à livrer en 1854, et il est probable qu'avant peu, il se fera de grandes affaires. Toutefois, il est à remarquer que les producteurs hésiteraient moins à s'engager pour 1853 que pour 1854.

Un établissement a haussé ses fontes de moulage de fr. 10 par tonne, ce qui porte ses prix pour no 1 à fr. 1 40; pour no 2 à fr. 1 30; pour no 3 à fr. 1 20; pour no 4 à fr. 1 10. Les autres usines vont sans doute adopter immédiatement ces nouveaux prix.

La chaudronnerie continue à recevoir des demandes importantes pour l'extérieur, et l'on en attend encore de très-fortes d'ici à peu de jours, de sorte que les prix hausseront forcément.

Les ateliers de construction reçoivent aussi de nombreuses commandes, et travaillent avec toute l'activité possible.

Les charbons, quoique très-demandés, ont été maintenus aux prix précédents.

FERS ANGLAIS.

Il y a eu de nombreuses demandes cette semaine pour les fontes d'Écosse, qui ont haussé de 3 s. 6 d. à 4 s. par tonne. Pas de variation de prix pour les rails et les autres qualités.

(L'Ancre.)

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN. — **Compte général au 31 décembre 1852.**

ACTIF.

	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Construction du chemin et de ses dépendances.			
Indemnités et acquisitions de terrains,		1,971,048 68	
Terrassements,		1,887,531 45	
Souterrains, ponts, travaux d'art,		2,997,527 48	
Établissement de la voie, clôtures et plantations,		2,237,711 47	
Entrée dans Paris,		3,592,778 26	16,205,181 49
Gare du Pecq et stations intermédiaires,		922,023 05	
Frais généraux de la construction,		682,954 18	
Embranchement du chemin atmosphérique,		1,487,181 59	
Embranchement d'Argenteuil,		426,505 41	
Actif mobilier et immobilier.			
Construction de l'atelier, outillage, etc.	628,372 03	2,280,298 38	
Matériel d'exploitation, locomotives, voitures, wagons de marchandises,	1,651,826 35		
Matières premières et pièces de rechange,	426,333 47		
Coke et charbon de terre,	10,825 75	483,013 87	
Huile, graisse et objets divers,	21,854 79		
Matériel sur la ligne,	24,799 86		
Mobilier des gares,	46,228 90		8,890,895 80
Chantiers et matériel pour le transport des bagages et matériaux,	48,183 05	167,882 81	
Omnibus, matériel et fourrages,	75,470 86		
Propriétés et terrains réalisables,	4,198,005 »	5,439,073 17	
Constructions dans Paris,	1,241,068 17		
Carrière de La Folie,		320,027 57	
Dépenses pour travaux en cours d'exécution.			
Embranchement de Passy et Auteuil,		368,870 04	
Gares et raccordement du chemin de l'Ouest,		3,720,421 05	
Établissement de voies supplémentaires.		299,893 73	4,678,918 72
Reconstruction du pont d'Asnières,		242,869 06	
Agrandissement de la gare de Paris,		46,864 85	
Valeurs diverses.			
Caisse et valeurs en portefeuille,		1,832,927 47	
Débiteurs divers,		622,095 85	
Sous-Comptoir des chemins de fer,		34,850 »	2,654,556 22
Inscriptions de rentes 5 0/0 immobilisées,		40,000 »	
Comptes débiteurs,		124,682 90	
			32,230,552 24

PASSIF.

	fr. c.	fr. c.
Capital, divisé en 18,000 actions,		9,000,000 »
Produit des emprunts,		12,205,144 94
Obligations à rembourser sur celles émises, dont le montant est actuellement de 656 anciennes et 10850 nouvelles,		272,500 »
Effets à payer,		40,436 35
Créanciers divers et retenues,		822,682 36
Entrepreneurs et Fournisseurs,		526,205 26
Solde de l'indemnité pour les dévastations de février, à appliquer aux travaux de reconstruction.		438,811 48
Prix du forfait pour les travaux du chemin de l'Ouest,		4,405,000 »
Bénéfice réalisé ou à réaliser sur le chapitre des propriétés et terrains,		2,022,447 91
Dividendes et intérêts à payer.		
Intérêts et dividendes arriérés,	38,191 35	
Intérêts des obligations : 2e semestre 1852,	290,575 »	1,341,266 35
Dividende des actions en sus de l'intérêt, exercice 1852,	675,000 »	
Id. des coupons, id.	337,500 »	
Compte de réserve.		
Somme portée à la réserve,		563,536 25
Solde du compte de l'exploitation,		2,521 48
		32,230,552 24

CHEMIN DE FER DE SAINT-GERMAIN. **Compte de l'exploitation**

DÉPENSES.

				fr. c.	fr. c.
Frais d'administration et de contrôle,	Personnel de l'administration centrale,			32,854 55	
	Personnel et frais du contrôle,			12,068 01	
Frais généraux,	Contributions, assurances et loyers des bureaux,	15 720	77	65,897 77	
	Impressions, affiches et annonces,	15,407	65		
	Dépenses diverses et frais de bureau,	14,313	16		
	Indemnités, contentieux et dép. extraordinaires,	20,456	19		
					110,820 33
Frais d'entretien et de surveillance du chemin,	Entretien du chemin,			107,739 29	
	Entretien des ouvrages d'art et bâtiments,			37,680 47	
	Entretien du chemin atmosphérique,			45,203 34	
	Inspection et surveillance,			27,842 17	
					213,465 27
Frais des gares,	Gare de Paris, personnel et frais,			29,376 78	
	Gares de Saint-Germain et du Vesinet, Id.			35,638 95	
	Eclairage et chauffage des gares et stations intermédiaires,			31,961 34	
					96,977 07
Frais de traction,	Entretien des machines et tenders,	135,953	64	182,499 91	
	Entretien des voitures,	46,546	27		
	Personnel du mouvement.				
	Traitement des mécaniciens et chauffeurs,	73,324	45	87,509 76	
	Traitement des conducteurs de wagons,	14,185	31		
	Combustible des machines,			136,125 30	
	Huile et graisse des machines et voitures,			5,608 27	
	Eau des machines,			7,383 96	
					419,127 20
Frais de police,	. . . .			. . . . . .	6,649 65
					852,039 52
Excédant des recettes sur les dépenses,	Solde du compte d'intérêts, déduction faite de 50,476 fr. 91 c. pour revenu des propriétés,			431,468 47	
	Réserve,			45,000 »	
	Dividende des actions à raison de 37 fr. 50 c. par action, en sus de l'intérêt de 25 fr. déjà payé,			675,000 »	
	Id. des coupons, à raison de 168 fr. 75 c.,			337,500 »	
	Solde à reporter sur 1853,			2,521 48	
					1,491,489 95
					2,343,529 47

pour l'année 1852.

RECETTES

PAR NATURE DE VOITURES ET PAR MOIS.

MOIS.	COUPÉS.		DILIGENCES.		WAGONS.		TOTAL	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	des Voyageurs.	des Recettes.
Janvier	»	» »	11,281	9,038 42	94,667	48,699 62	105,948	58,738 04
Février	»	» »	12,240	8,762 17	89,210	46,363 59	101,450	56,125 76
Mars	»	» »	16,559	13,040 »	112,869	57,265 96	129,428	70,305 96
Avril	181	362 »	18,924	17,166 37	138,400	77,185 44	157,505	94,713 81
Mai	578	1,156 »	32,459	29,535 62	216,983	121,827 58	250,020	152,519 50
Juin	617	1,234 »	35,386	28,920 59	202,764	115,354 84	238,767	146,509 43
Juillet	624	1 248 »	30,836	33,823 30	213,187	131,309 44	283,647	166,480 74
Août	660	1,320 »	35,817	31,261 03	241,350	136,108 76	277,827	168,689 79
S ptembre	364	732 50	29,678	25,837 83	218,835	125,904 90	248 877	152,475 23
Octobre	230	460 »	26,473	23,389 52	163,002	93,551 99	189,705	117,401 51
Novembre	73	146 »	15,556	13,581 50	119,037	64,995 66	134,666	78,723 16
Décembre	»	» »	12,428	10,313 72	101,893	54,405 90	117,321	64,719 62
Totaux	3,327	6,650 »	286,637	246,770 37	1,846,197	1,073,972 68	2,236,161	1,327,402 55

A déduire : Droit sur le prix des places,	48,569 52	128,444 74
Frais d'omnibus et subventions diverses,	79,875 22	
		1,198,957 81
Produit du péage de la compagnie de Versailles,		290,831 87
Dito de Rouen, y compris un rappel sur les exercices précédents,		811,355 15
Service de la Poste,		6,000 »
Transport de bagages et matériaux,		34,499 79
Solde de l'exercice 1851,		1,884 85
		2,343,529 47

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 18 mars 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

UN MEMBRE demande la parole sur le dernier procès-verbal. Il dit que la 1re partie de la discussion relativement aux machines à air est exactement reproduite, mais que la fin est entachée d'une certaine exagération lorsqu'on lui fait dire que la possibilité pratique de ces machines est hors de doute, et que le système peut arriver à présenter autant et plus d'avantages que la vapeur; il a entendu parler seulement des avantages théoriques de l'emploi de l'air chaud, et il ne se dissimule pas que cet emploi présente des difficultés pratiques.

En conséquence il demande que les deux derniers paragraphes de la séance du 4 mars, soient ainsi rédigés

« En résumé, il pense qu'il y a possibilité pratique de réussite, et que ce système peut arriver à présenter autant d'avantages théoriques que la vapeur.

» DEUX MEMBRES présentent plusieurs objections, et la discussion est renvoyée à l'une des prochaines séances. »

L'ordre du jour appelle la lecture d'une note de M. Molinos sur la préparation des bois.

M. MOLINOS indique que la plus grande partie des causes de la destruction des bois réside dans la fermentation des matières azotées contenues dans le tissu cellulaire ; les moyens de préservation doivent donc avoir pour résultat de soustraire les bois aux effets de cette fermentation, et l'on peut y arriver en remplissant l'une quelconque des conditions suivantes :

Enlever au bois l'albumine végétale qu'il contient;

Écarter toutes les circonstances sans lesquelles il n'y a pas de fermentation possible, telles que la présence de l'air et de l'eau;

Enfin, agir directement sur l'albumine végétale pour la faire entrer dans des combinaisons fixes et infermentescibles.

L'immersion des bois dans l'eau douce ou salée, qui a pour but de les débarrasser d'une certaine partie de l'albumine végétale en profitant de sa solubilité, ne peut être efficace que pendant la durée même de l'immersion. Elle a d'ailleurs l'inconvénient d'amollir les fibres du bois et de diminuer leur résistance.

La dessiccation à l'air telle qu'elle se pratique maintenant pour empêcher le jeu des bois après leur mise en œuvre, est inefficace. Il reste toujours une quantité d'eau plus que suffisante à la fermentation. Il faut avoir recours à une dessiccation artificielle et empêcher le retour de l'air et de l'eau que favorise la texture cellulaire du bois.

Les enduits sont efficaces tant qu'ils restent; malheureusement les actions extérieures les détachent facilement, et il suffit que la surface du bois soit mise à nu en un point pour qu'ils perdent toute efficacité.

Les dissolutions minérales proposées jusqu'à ce jour comme pouvant former avec l'albumine végétale des combinaisons fixes et imputrescibles, et qui méritent un examen, sont :

Le bichlorure de mercure;
Le chlorure de zinc,
Le sulfate de fer,
d° de cuivre,
d° de zinc,
d° de chaux,
d° d'alumine,
d° de baryte,
L'acide arsénieux,
Le pyrolignite de fer.

M. MOLINOS passe en revue les diverses propriétés de ces sels, en indiquant la valeur préservatrice que l'expérience actuelle permet de leur attribuer.

Le sulfate de cuivre doit être préféré, ensuite le chlorure de zinc. Les sulfates insolubles introduits dans les bois par voie de double décomposition doivent être rejetés, car, à cause de leur insolubilité même, ils n'ont sur les matières albumineuses qu'une influence nulle ou insignifiante. Le sulfate de fer désagrège le bois par l'influence du sel acide formé par l'oxydation du sulfate.

Parmi toutes ces substances, il n'en est aucune qui paraisse devoir fournir au bois une durée suffisante pour qu'on puisse regarder le problème comme complétement résolu ; de plus, toutes ces dissolutions exercent sur les bois une influence fâcheuse; elles altèrent leurs qualités. On admet généralement en Angleterre que les dissolutions métalliques solubles ont l'inconvénient de rendre les bois durs et cassants, tandis que les sels insolubles, tels que les sulfates de chaux et de baryte, leur donnent une certaine tendance à se fendre. Les ingénieurs anglais pensent également que les sels solubles tendent à abandonner les corps dans lesquels ils sont injectés, et quelques-uns ont jugé nécessaire de les envelopper d'un enduit imperméable qui les met à l'abri du contact de l'eau. Quoi qu'il en soit, aucun de ces procédés n'a pu fournir d'exemple d'un succès aussi durable et aussi incontesté que la créosote.

Les huiles lourdes obtenues par la distillation du goudron et connues sous le nom de créosote, quoiqu'elles n'en contiennent pas plus de 1 à 2 0/0, sont depuis longtemps employées en Angleterre et toujours avec un succès complet. Une longue expérience prouve maintenant que le bois créosoté résiste à toutes les actions dessiccatives, soit aux piqûres des insectes, soit à la pourriture, et que des traverses créosotées et ensevelies depuis douze ans sous la terre ne présentent aucune trace d'altération qui puisse permettre d'assigner une limite probable à leur durée. C'est le meilleur des préservatifs connus.

Méthodes d'injection. — Ces méthodes peuvent toutes être ramenées à l'une des suivantes :

L'immersion, la pression, la succion vitale et la filtration, et la dessiccation.

L'immersion des bois dans les liquides préservateurs, soit à froid, soit à chaud, n'est pas une méthode très-efficace, à moins que les pièces ne soient très-minces.

La pression est une méthode bien plus énergique, et elle a été employée sous diverses formes

Bréant, et plus tard Payn, imaginèrent des appareils fort analogues, mais celui de Payn seul a subsisté. Il consiste en un grand cylindre en tôle dans lequel le bois est placé ; puis le liquide préservateur est injecté à l'aide d'une pression qui va quelquefois jusqu'à 10 ou 12 atmosphères.

Bethell et Boucherie pénétrèrent les bois en les faisant traverser par un courant de liquide préservateur sous l'action d'une succion produite au moyen d'un réservoir élevé ou d'une pompe foulante.

Le docteur Boucherie essaya également de mettre à profit la force de succion vitale des végétaux pour produire leur injection au moyen des liquides conservateurs. Mais ce procédé ne peut être appliqué industriellement.

La dessiccation des bois est, comme nous l'avons dit plus haut, un moyen de conservation efficace, puisque la fermentation ne peut se produire sans la présence de l'eau ; on dessèche maintenant le bois en Angleterre dans des conditions qui paraissent ne lui enlever aucune de ses qualités. Le procédé consiste à employer une étuve dans laquelle on place le bois et qui est traversée par un courant d'air chauffé par un appareil de Taylor à une température qui n'excède jamais 50°. Le bois soumis à l'action de ces courants d'air est complétement desséché dans un laps de temps égal à quinze jours en moyenne. Ce procédé, pratiqué sur une grande échelle, est très économique et peut rendre à l'industrie de grands services en dispensant de coûteux emmagasinements. Mais comme moyen de préservation, c'est une préparation insuffisante, puisqu'au bout d'un certain temps, le bois réabsorberait la quantité d'eau nécessaire pour la fermentation. Il faut, de plus, recouvrir le bois d'un enduit imperméable. Or la dessiccation est un moyen énergique de préservation ; il suffit de plonger le bois dans une chaudière contenant de la créosote, par exemple, chauffée à 60°, et le bois, sous l'influence de la capillarité, est profondément pénétré.

Enfin Bethell a dans ces derniers temps breveté un procédé qu'on peut regarder comme réunissant toutes les conditions de succès. Il consiste à injecter une dissolution antiseptique dans le bois, au moyen du cylindre de Payn, à le dessécher ensuite dans une étuve, enfin à le plonger dans une chaudière contenant du goudron brut. On conçoit alors que la présence de l'antiseptique rende l'albumine imputrescible, que l'absence de l'eau empêche la fermentation de se produire, enfin que l'enveloppe imperméable ne permet pas le retour de l'air et de l'eau.

A la suite de cette lecture, un membre déclare qu'il n'est pas complétement d'accord avec M. Molinos sur certains points.

Il rappelle qu'il y a vingt-cinq ans environ, il a fait établir des portes d'écluse de rechange pour le canal Saint-Martin; les bois (essence de chêne) ont été assemblés, désassemblés, chauffés, enduits de plusieurs couches d'huile bouillante avec litharge, et placés dans un magasin où l'on n'avait pris aucune précaution contre l'humidité. Ces bois, au moment de leur emploi, il y a quelques années, ont été trouvés en parfait état de conservation; ils avaient pris une teinte d'acajou, ils étaient durcis; on a pu les réassembler sans trop de travail, on les a mis en place, et on estime qu'ils doivent durer au moins une quinzaine d'années, de telle sorte que les bois auront ainsi une durée de plus de quarante ans, après une préparation aussi élémentaire.

Il indique ensuite qu'il a fait préparer, sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg, plus de quatre cent mille traverses et de mille stères de bois de châssis et bois de toute espèce et presque par tous les procédés connus; les huiles créosotées par immersion ou par couches, la

glu marine, le système Knab (simple immersion dans une dissolution de sulfate de cuivre à haute température), le système Payn par les huiles créosotées et le pyrolignite de fer; le système Payn par le sulfure de baryum et le sulfate de fer.

Les traverses préparées par les huiles créosotées se sont parfaitement conservées.

Les traverses qui n'avaient reçu que trois couches de glu marine étaient approvisionnées depuis quelque temps déjà et, par conséquent, le bois essence de chêne était sec; elles ne devaient être employées qu'un ou deux ans après, et il devenait nécessaire de leur donner quelques couches d'enduit pour les mettre à l'abri des influences atmosphériques. Les enduits en glu marine ont donné le résultat qu'on devait en attendre; les traverses ont été bien conservées jusqu'au moment de leur emploi.

Ces enduits, sur des bois verts, auraient eu un effet tout contraire: ils auraient enfermé dans le bois les matières susceptibles de fermentation, et ils auraient amené la désagrégation au lieu de la retarder.

Le procédé Knab ne doit être employé aussi que sur des bois très-secs; l'immersion dans une dissolution de sulfate de cuivre à haute température, est un bon procédé comme application pratique; mais la pénétration n'est pas assez profonde pour qu'on puisse compter sur une préservation de longue durée, surtout avec de gros bois.

On a remarqué que les bois, de quelque essence que ce soit, un peu échauffés ou pourris, ne se pénètrent pas, et qu'il en est de même de l'aubier pour le chêne. Cette remarque peut s'appliquer à tous les procédés, et l'on peut en déduire, en conséquence, qu'il ne faut préparer que des bois bien sains.

Le système Payn, avec dosage convenable de sulfure de baryum et de sulfate de fer, et exactement maintenu dans les conditions premières (10 kil. de sulfure de baryum pour 100 litres d'eau et 8 kil. de sulfate de fer pour la même quantité), peut donner de bons résultats; il faut pour cela pénétrer d'abord le sulfure de baryum et ensuite le sulfate de fer.

L'opération inverse ou un dosage inexact doivent avoir des effets désastreux; des traverses en bois de diverses essences, préparées à la Villette dans ces conditions dernières, il y a quelques années, sont déjà hors de service; leur détérioration a été complète en peu de temps.

Quand la préparation est bien faite et bien suivie en se conformant aux deux prescriptions dont les détails ont été donnés, les bois de hêtre, de grisard, de charme, de sapin et en général tous les bois tendres, se pénètrent complétement; pour les bois de chêne, la pénétration ne s'étend qu'à 2 ou 3 centimètres en outre de l'aubier; deux heures et demie suffisent pour cette opération, et le prix peut varier de 8 à 10 francs par stère de bois.

On applique maintenant le même procédé pour préparer des bois de chêne sur la même ligne de chemin de fer en ne se servant que des huiles créosotées, et on ne doute pas du résultat de cette préparation: le prix pourra varier de 12 à 15 francs par stère.

Des expériences vont être faites aussi avec le chlorure de zinc par le même système de pénétration.

M. MOLINOS dit qu'il n'a attaqué l'emploi de l'huile de lin et de la litharge qu'en considérant ce mélange comme un enduit qui ne peut résister qu'autant qu'il dure comme enduit.

Quant à la différence de prix, signalée pour l'emploi de la créosote, elle tient à une différence dans la quantité d'huile lourde employée.

Il regarde le procédé de dessiccation comme bien supérieur au procédé Payn, d'abord au point de vue des frais d'installation, qui sont bien inférieurs, et ensuite parce que le bois desséché et immergé n'a besoin que d'une pénétration peu profonde, la dessiccation ayant eu pour effet de chasser préalablement les matières azotées cause de la fermentation.

(La suite au prochain numéro.)

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique:

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler;

Les circulaires et arrêtés ministériels;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics;

Les statuts nouveaux ou modifiés;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. C. M., à Nantes. — Réabonnement pour six mois. — N° 1, non. — N° 2, Midi.

M. L. P., à Valenciennes. — Tout est encore dans le vague.

M. C. H., à Genève. — Nous allons en publier une dans quelques jours.

M. R. P., à Saint-Mihiel. — N° 1, médiocre. — N° 2, non. — N° 3, nul. — N° 4, non. — N° 5, chanceux. — N° 6, non. — N° 7, oui, Nord, Lyon, Strasbourg.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, non. — N° 6, gardez. — N° 7, non. — N° 8, non. — N° 9, vendre l'excédant ou se compléter. — N° 10, vendez. — N° 11, dans quelques jours. — N° 12, c'est inutile. — N° 13, 1er octobre, oui jusqu'au 15 avril. — N° 14, nous l'ignorons, non

M. A. C., à Boulogne-sur-Mer. — Reçu, fait. — N° 1, on l'ignore. — N° 2, douteux. — N° 3, c'est probable; gardez.

M. X. B. C., à Chalon-sur-Saône. — Fait. — N° 1, 15 octobre. — N° 2, oui. — N° 3, peu probable.

M. A. T., à Y. — N° 1, on l'ignore. — N° 2, idem. — N° 3, idem. — N° 4, incessamment. — N° 5, non. — N° 6, oui. — N° 7, on l'ignore. — N° 8, idem. — N° 9, il y tend.

M. S., à Kerentrich, près Lorient. — Les actions de jouissance participent aux dividendes, et ne sont privées que des intérêts.

M. L. J., à G. — N° 1, Nord, Orléans, Strasbourg. — N° 2, Lyon, Midi. — N° 3, gardez.

M. A. B., à T. — N° 1, après l'assemblée générale. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. X., à Beauregard. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, vendez. — N° 4, oui. — N° 5, au dessus. — N° 6, oui. — N° 7, 1° Nord, Lyon, Strasbourg; 2° Midi. — N° 8, en espèces, pas avant trois mois.

M. R. S., à Lille. — Reçu les 1,350. — N° 1, N° 1, oui. — N° 2, décembre. — N° 3, avril et assemblée générale. — N° 4, elles ne varient guère. — N° 5, non. — N° 6, remplacer par du Nord. — N° 7, peu probable. — N° 8, Nord, Lyon, aux cours actuels.

M. C., à Ribemont. — Annulé, renouvelé. — N° 1, oui. — N° 2, 200 fr., plus la prime. — N° 3, indéterminé. — N° 4, oui.

M. N. X., à Angoulême. — Nous n'avons pas votre lettre du 21 mars, et nous n'avons pas répondu dans notre numéro du 26 courant. — Vous faites erreur.

M. E. Q., à Paris. — N° 1, gardez. — N° 2, non.

M. A. D., à Caen. — N° 1, ne prenez pas. — N° 2, non; nous ne nous occupons pas de ce genre de valeurs. — N° 3, non. — N° 4, prenez Nord, Lyon, Midi.

M. O., à Bordeaux. — La valeur de toutes les actions sera la même, mais il nous est impossible de déterminer le cours qu'elles atteindront.

M. A. de B., à la Flèche. — N° 1, un arbitrage pour entrer dans des valeurs laissant plus de marge à la spéculation. — N° 2, l'amélioration a déjà eu lieu. — N° 3, non, mais il ne faut pas placer toute sa fortune sur une seule valeur. — N° 4, on n'en trouve pas. — N° 5, oui, — N° 6, non.

M. A. X., à Genève. — N° 1, n'est pas fixé. — N° 2, après la clôture de l'exercice, fin 1853. — N° 3, impossible à déterminer. — N° 4, rien à faire. — N° 5, non.

M. A. D., à Tours. — N° 1, l'appréciation est aussi exacte que possible, lorsqu'il s'agit d'événements qui s'accompliront dans cinq ou six ans au plus tôt; le dividende 26 fr. 20 c. annoncé hier confirme nos calculs. — N° 2, la Banque de France ne prend en dépôt que les actions sur lesquelles elle fait des avances.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 18 au 25 mars 1853.

68,452 voyageurs....................	235,426	50
Bagages, marchandises, etc............	371,131	17
Total.........	606,557	67

Semaine correspondante de 1852.

61,963 voyageurs......	224,125	85
Bagages, march., etc....	283,068	89
Produit total.....	507,194	74

Recette totale du 1er janvier au 25 mars.

1853.........	6,733,685	30
1852.........	5,515,420	83

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 20 au 26 mars 1853.

16,549 voyageurs...............	81,874 fr.	50 c.
Bagages, marchandises, etc......	120,498	95
Total de la semaine	202,373	45
Total de l'exercice courant.......	2,070,532	75
Semaine correspondante de 1852 .	163,337	45
Exercice correspondant de 1852...	1,856,570 fr.	05 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 20 au 26 mars 1853.

9,268 voyageurs................	28,972 fr.	» c.
Bagages, Marchandises, etc......	47,958	45
Total de la semaine.......	74,930	45
Total de l'exercice courant.......	265 031	60
Semaine correspondante de 1852..	70 537	80
Total de l'exercice correspondant..	244,022 fr.	35 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 20 au 26 mars 1853.

(Grande vitesse.) 25,085 voyageurs.	181,510	95
(Petite vitesse.) bag., marchand...	176,966	75
Total de la semaine..........	358,477 fr.	70 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853..............	3,544,792	85
Total..........	3,903,270	55
Semaine correspondante de 1852..	306,495	80
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	3,012,495	70
Total de l'exercice correspondant..	3,318,991	»

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 20 au 26 mars 1853.

Voyageurs..........................	205,790	80
Bagages, marchandises etc...........	377,834	52
Total........	583,625	32
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs..........	23,880	45
— Bagages, march., etc.	17,511	69
Totaux..	625,017	46
Semaine correspondante de 1852...	536,869	88
Différence en faveur de 1853......	88,147	58
Recettes du 1er janv. au 26 mars 1853	6,230,600	28
D° de la section d'Angoulème....	438,196	76
Total.	6,668,691	04
Recette correspondante de 1852......	5,489,899	30
Différence en faveur de 1853.....	1,178,797	74

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1853.

3,455 voyageurs................	10,212 fr.	90
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse...............	15,194	65
Total de la semaine........	25,407	55
Semaine correspondante de 1852..	25 416	75
Différence en faveur de 1852.	9 fr.	20 c.
Recette du 1er janv. au 25 mars 1853.	256 678	20
Recette correspondante de 1852...	271,040	85
Différence en faveur de 1852.....	14,362 fr.	65 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—11e semaine.

Du 12 au 18 mars 1853.

37,887 voyageurs	178,748 fr.	50 c.
Marchandises	245,500	58
Total de la semaine............	424 758	08
Recettes antérieures	3,513,874	29
Total général.......	3,938,132	37

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 14 au 20 mars 1853.

9 604 Voyageurs	21,717	95
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	28,150	43
Total.......	49,868	38
Semaine correspondante de 1852.....	41,325	89
Recette totale du 1er janv. au 20 mars.	525,560	55
D° 1852.................	436 308	24
Différence en faveur de 1853.......	89,252	31

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 148 kilomètres.)

Recettes du 21 au 27 mars 1853.

Ouest.— 9,071 voyageurs, gr. vitesse..	55,453	49
Petite vitesse......................	25,597	»
Total......	81,050	49
Rive gauche. — 11,691 voyag.........	10 166	70
Total.......	71,217	19
Rive droite. — 28,814 voyag..........	20,348	05
Total........	91,565	24
Semaine corresp. en 1852. — Ouest.....	48,719	10
Rive gauche..................	11,866	85
Total.......	60,585	95
Rive droite....................	22,932	15
Total.......	83,518	10

Recette tot. du 1er janvier au 27 mars 1853 :

Ouest et Rive gauche	1853....	839,987 f.	66 c.
Id.	1852....	703,279	80

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 mars 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs......................	36,244	25
Bagages et marchandises...........	48,689	55
Total de la semaine......	84,933	80
Semaine correspondante de 1852....	69,060	72
Augmentation..	15,873	08
Recettes du 1er janv. au 18 mars 1853	848,584	36
— — 1852...	696,883	32
Augmentation....	151,701	04

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs.........................	24,517	55
Bagages et marchandises	38 337	95
Total de la semaine.........	62,855	50
Total de la semaine pour les deux lignes réunies..............	147,789	30
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée....	1,542,425	65

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 20 au 28 février 1853.

Grande vitesse.— 745 voyageurs.....	1,995	83
Petite vitesse.........	10,264	40
Total	12,260	23
Semaine correspondante de 1852......	18,465	01
Diminution pour 1853. ...	6,204	78

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
PARIS A STRASBOURG.
Rue de Strasbourg, à l'Embarcadère.

EMPRUNT DE 1852.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que la délivrance des titres définitifs, en échange des titres provisoires remis au moment de l'émission, aura lieu à partir du lundi, 4 avril 1853, au siége de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, de dix heures du matin à quatre heures de relevée.

Cet échange se fera non-seulement pour les obligations entièrement libérées par le versement intégral des 500 francs, mais encore pour celles qui auront satisfait aux deux premiers versements, soit ensemble 250 fr.

Quant aux obligations déposées dans la caisse de la Compagnie, l'échange s'effectuera d'office, par les soins de l'administration, et sans que le concours du propriétaire des titres soit nécessaire.

CHEMIN DE FER DE
PARIS A STRASBOURG.
Siége de la Compagnie, rue de Strasbourg.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Messieurs les Actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 28 avril prochain, à trois heures précises, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 38.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, sont invités à venir déposer leurs titres et retirer leur carte d'admission au siége de la Compagnie, du 4 au 13 avril, de midi à quatre heures. Aux termes de l'art. 36 des statuts, les dépôts devant être effectués quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale, le délai du 13 avril est de rigueur.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, et dont les titres sont déposés dans la caisse de la Compagnie, pourront retirer leurs cartes jusques et y compris le mercredi 27 avril, sur la présentation de leur certificat nominatif de dépôt.

Conformément aux prescriptions des art. 33 et 41 des statuts, MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée aura à délibérer extraordinairement sur l'institution d'une caisse de retraite pour les employés et agents de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, la délibération sur cette proposition ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social (soit 50,000 actions).

Conformément aux dispositions de l'art. 36 des statuts, MM. les Actionnaires anglais qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, pourront également déposer leurs actions à Londres, avant le 13 avril, chez MM. de Rothschild et Cie, banquiers de la Société.

CHEMIN DE FER DU
NORD.
Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société, que l'assemblée générale prescrite par l'art. 34 des statuts est convoquée pour le 30 avril 1853, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et les procurations à Paris, au siége de la Société, à l'embarcadère, clos Saint-Lazare, ou à Londres, chez MM. N. M. Rotschild et fils, avant le 13 avril 1853.

CHEMIN DE FER DE
PARIS A SCEAUX.
MM. les Actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Sceaux sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire le lundi 18 avril 1853, à trois heures de relevée, chez M. Lemardelay, rue Richelieu, 100, pour délibérer sur plusieurs questions d'amélioration et d'avenir qui intéressent la Compagnie, et notamment : 1° sur l'augmentation de la durée de concession de la Compagnie, qui prendra désormais la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay*; 2° sur le prolongement du chemin actuel jusqu'à Orsay; 3° sur l'emprunt nécessaire pour exécuter la portion des travaux qui doivent rester à la charge de la Compagnie.

Les actions au porteur devront être déposées dix jours à l'avance entre les mains de M. Barlatier, secrétaire de la Compagnie, place de Rivoli, 3, dont le bureau est ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
MONTEREAU A TROYES.
Le Conseil d'administration de la Compagnie du *Chemin de fer de Montereau à Troyes* a l'honneur d'informer Messieurs les actionnaires qu'en exécution de l'article 45 des statuts, l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mercredi 27 avril 1853, à trois heures de relevée, dans les salons de M. Mesnier Lamardelay, rue de Richelieu, n° 100, à Paris.

Conformément à l'article 41 des statuts, il sera délivré une carte d'admission nominative et personnelle : 1° aux actionnaires qui, avant le 13 avril, auront déposé à l'administration, rue d'Antin, n° 14, quarante actions au porteur, ou plus; 2° aux actionnaires propriétaires depuis quinze jours de vingt actions nominatives au moins, et qui les auront présentées à l'administration le 23 avril au plus tard.

Les titulaires d'actions nominatives peuvent se faire représenter par les mandataires munis de pouvoirs pourvu que les mandataires soient eux-mêmes actionnaires et membres de l'assemblée (art. 42 des statuts).

L'ordre du jour est ainsi fixé :

1° Organisation du bureau et constitution de l'assemblée;

2° Rapport du Conseil d'administration;

3° Discussion et approbation des comptes de l'exercice 1852;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration (art. 28 des statuts).

5° Tirage au sort des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. à rembourser le 1er juillet 1853.

CHEMIN DE FER DE
MONTEREAU A TROYES
Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de l'emprunt de la Compagnie qu'à partir du 15 mars courant lesdites obligations pourront être déposées dans la caisse sociale, rue d'Antin, n° 14, à Paris, et que, contre ce dépôt, il sera délivré des certificats nominatifs.

CHEMIN DE FER
D'ORLÉANS.
MM. Les actionnaires sont informés que l'Assemblée générale du 31 mars 1853 a fixé le produit net de l'exercice 1852 (y compris l'intérêt), à la somme de 48 fr. 40 par action, dont le solde restant à payer est de 26 fr. 20.

Cette somme de 26 fr. 20 par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4, à partir du 1er avril.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE
DIEPPE ET DE FÉCAMP.
Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'Assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 38 des statuts, aura lieu le vendredi 29 avril, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

MM. les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Hâvre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'article 43 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'Assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

MM. les actionnaires de la société anonyme du chemin de fer
DE PARIS A St-GERMAIN
sont prévenus que l'assemblée générale du 17 mars courant pour laquelle ils avaient été convoqués extraordinairement, en vertu d'une décision du Conseil d'administration, à l'effet de statuer sur une modification des statuts dans le but : 1° de diviser les actions actuelles en coupures d'une moindre somme; 2° de capitaliser les coupons de fondation pour pourvoir aux voies et moyens nécessaires à l'exécution des chemins de fer de Neuilly, de Passy et d'Auteuil, a été ajournée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, et qu'une seconde assemblée, appelée à connaître de ces questions, aura lieu le *11 avril* prochain, à dix heures du matin, au siége de la Société, à Paris, rue Saint-Lazare, 124. Aux termes des statuts, cette seconde assemblée sera valable quel que soit le nombre d'actions représentées. Pour assister à cette assemblée, il faut déposer, dix jours à l'avance, au moins vingt actions ou vingt coupons de fondation au bureau de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Le Directeur,
EMILE PEREIRE.

CHEMIN DE FER DE
PARIS A CAEN ET A CHERBOURG
MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 4 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura à délibérer, aux termes de l'article 21 des statuts, sur une proposition de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et les lignes qui s'y rattachent.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'article 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 27 avril courant, de 10 heures à 4 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration.
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

COMPAGNIE DES **MINES DE LA LOIRE.** Le dividende du deuxième semestre 1852, fixé à 19 francs par action, sera payé dès le 16 avril sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire n° 44, de dix à deux heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2, soit enfin pour ceux des actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, à Genève, à la caisse de MM. Lombard Odier et Cᵉ.

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 avril.

Compagnie de la Navigation à vapeur
du royaume des Deux-Siciles.
SERVICE DIRECT

DE MARSEILLE A NAPLES

en 48 heures,
Touchant à *Civita-Vecchia.*
Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois,
à 5 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre à *Londres*, à *Rome* et à *Naples* **en cinq jours.**

SERVICE PÉRIODIQUE
Pour *Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples Palerme* ou *Messine.*
DÉPARTS DE MARSEILLE
Les **6, 16** et **26** de chaque mois, **à une heure du soir.**

Les bâtiments de la Compagnie sont :

Le Vesuvio............
Le Capri.............. } de 300 chevaux.
L'Ercolano...........

La Mongibello............
La Maria-Christina... } de 250 chevaux.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser, pour fret et passage, à *Paris*, à M. O. BERNARD, commissionnaire de roulage et agent de la Cᵉ, rue d'Hauteville, 60 et 62 ; à *Marseille*, à MM CLAUDE CLERC et Cᵉ, directeurs, 48, rue de Breteuil, ou au bureau des bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

FILATURE DE LIN DE ROUEN **LA FOUDRE.** Dans sa réunion du 28 mars 1853, tenue à Paris, rue Laffitte, 9, l'assemblée générale des actionnaires de cette Société, a voté plusieurs mesures d une haute importance.

Elle a décidé, sur la proposition des gérants, qu'il serait fait un emprunt de 800,000 fr., destiné à donner un accroissement important à cette filature, et à utiliser les forces motrices et les locaux qui s'y trouvent aujourd'hui sans emploi.

L'assemblée a ensuite décidé que chaque action actuelle de 1,000 fr. serait immédiatement divisée en deux coupons de 500 fr. et amortissables à 625 fr.

Après l'adoption de diverses autres propositions moins importantes, il a été procédé au tirage au sort des douze actions appelées à jouir de l'amortissement sur les bénéfices du deuxième semestre 1852.

Voici la liste des numéros remboursables :

68	1162	1699
154	1327	1700
715	1363	1744
1042	1648	1781

MM. les gérants ont annoncé à l'assemblée que le remboursement de ces douze actions à 1,250 f., ainsi que le paiement des 25 fr. d intérêts du semestre échu le 31 décembre dernier, auraient lieu dans les bureaux de la Compagnie, 9, rue Laffitte à Paris, à partir du 1ᵉʳ avril.

CHEMIN DE FER DE **PARIS AU HAVRE.**

Transport des produits à l'Exposition de Dublin.

MM les exposants sont prévenus que les colis déclarés dans la forme de la note officielle insérée au *Moniteur* du 23 mars, et accompagnés des deux bulletins signés par M. Sallandrouze de Lamornaix, président du jury, devront être conduits directement à la gare du chemin de fer de Rouen, aux Batignolles, où des dispositions spéciales sont prises pour les recevoir.

Les colis seront adressés au secrétaire général de l'Exposition à Dublin

Le prix du transport de Paris au Havre, à la charge de MM. les exposants, devra être acquitté au moment où les colis seront remis à la gare des Batignolles.

L'administration des chemins de fer de Rouen et du Havre a consenti à réduire le prix du transport au taux uniforme de 2 fr. 75 c. par 100 kilog., conduite au navire comprise.

Tous les frais entre le Havre et Dublin, aller et retour, seront payés par la commission irlandaise.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A ROUEN.**

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi, 3 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Cette assemblée aura à délibérer sur un projet d'addition aux statuts, tendant à autoriser la fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et les lignes qui peuvent s'y rattacher.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 19 avril prochain, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission à cette assemblée, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

Cᵉ DES CHEMINS DU **MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.** MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu, à Paris, le 30 avril prochain, à dix heures et demie du matin, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée se compose de tous les titulaires de 40 actions.

Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Le secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi, 30 avril prochain, à trois heures de l'après-midi, à l'imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, n° 20, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter, du 1ᵉʳ au 23 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Miroménil, n° 28, pour retirer leurs cartes d'admission, contre dépôt de leurs titres.

Des modèles de pouvoirs leur seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que l'assemblée générale prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le jeudi 7 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 7 au 23 mars, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs. Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le Secrétaire général de la Compagnie,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANÉE.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 avril 1853, à trois heures après midi, au siége de la Société, rue Lafitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 23 décembre 1851, avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon ;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 49 des statuts), et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2ᵉ semestre de 1852.

Aux termes de l'article 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse rapide qui avait affecté toutes les valeurs publiques à la première nouvelle des réclamations adressées à la Porte-Ottomane par le cabinet de Saint-Pétersbourg, a été suivie d'une reprise générale, mais cet incident inattendu avait jeté un peu de confusion dans les positions prises par les spéculateurs; ceux qui n'étaient pas engagés au moment de la crise en ont profité pour racheter dans les bas cours, et ils ont ralenti ensuite le mouvement de hausse, parce qu'ils ont été tentés de réaliser de fort beaux bénéfices, lorsque la rente 3 0/0 qui avait fait 77 60 est revenue à 80. Il en est résulté une nouvelle réaction moins forte qui s'est prolongée jusqu'au moment de la réponse des primes.

La rente 4 1/2 0/0 a continué à être très faible relativement aux cours du 3 0/0. Il n'est plus question des projets relatifs à la transformation de la rente 4 1/2 0/0, et l'on engage très-peu d'opérations à terme sur cette valeur. Il est certain toutefois que la faiblesse continuelle des cours du 4 1/2 0/0 est une entrave à l'amélioration des cours du 3 0/0.

D'importantes variations ont eu lieu sur les actions de la Banque de France, qui avaient fléchi depuis huit jours de 2,675 à 2,550 et qui ont repris tout à coup à la dernière bourse à 2,640. Cette baisse était produite en partie par la crainte que le prochain bilan mensuel n'indiquât une nouvelle diminution d'affaires, en partie aussi par la difficulté qui existe presque toujours toutes les fois qu'on a besoin de vendre ou d'acheter un certain nombre de ces actions. Comment on en négocie très-rarement à terme, il arrive le plus souvent que celui qui a besoin de vendre 25 actions de la Banque est obligé de les faire offrir pendant huit jours et de les placer partiellement en faisant de nouveaux sacrifices à chaque vente de 2 ou 3 actions. Il en est de même lorsqu'il s'agit d'acheter, et il suffit quelquefois d'en demander quelques unes pour déterminer une hausse de 50 fr. Il serait facile à la Banque de remédier à cet inconvénient: il lui suffirait de provoquer la division de ses titres d'actions, de manière à rendre les opérations plus faciles. Le Comptoir d'escompte s'est maintenu avec beaucoup de fermeté aux environs de 700, et toutes les fois que les cours rétrogradent au-dessous de cette limite, il se présente de nombreux acheteurs.

Les actions de chemins de fer se sont tenues plus facilement que la rente, par suite des nombreuses demandes qui se succédaient tous les jours au comptant. On a même vendu des inscriptions de 4 1/2 0/0 pour les convertir en actions des grandes lignes Le mois d'avril est fertile en assemblées générales et en fixation de dividendes, et cette attente engage beaucoup de capitaux à se porter sur ces valeurs. Des ventes nombreuses avaient eu lieu pendant quelques jours sur les actions du Nord; on faisait des arbitrages entre cette ligne et celle de Strasbourg, toutes au profit de ce dernier chemin.

Les actions de Lyon sont revenues à 955; elles ne sont plus maintenant qu'à 10 f. au-dessous du cours auquel elles étaient cotées avant la baisse.

Les actions de Lyon à la Méditerranée ont été fort recherchées; elles ont atteint un moment le cours de 822 50, et elles se tiennent toujours avec beaucoup de fermeté aux environs de 810. La nouvelle combinaison adoptée par suite de l'admission des éventualités de Lyon à Avignon a déterminé de nombreux achats.

Les lignes de la fusion ont été fort délaissées; leurs cours se sont maintenus à peine à la limite des prix auxquels elles sont admises dans la fusion.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 jusqu'à celle du 31 mars.

La rente 3 0/0 a monté de 79 70 à 80 05, elle est retombée à 79 25 et elle est restée à 79 55 au comptant, et à 79 70 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 103 70 à 103, elle est restée à 103 05 au comptant et à 103 25 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,675 à 2,550 elle a fermé à 2,640.

Le Crédit foncier a monté de 870 à 900; il est resté à 897 50.

Les obligations foncières ont monté de 1,080 à 1,100, elles ont fermé à 1,087 50.

Le Crédit mobilier a monté de 875 à 900, il a fermé à 890.

Les actions du Nord ont fléchi de 905 à 892 50 elles ont fermé à 902 50.

Strasbourg a fléchi de 837 50 à 828 75, et a fermé à 835.

Lyon a monté de 945 à 960 et a fermé à 951 25.

Orléans a monté de 1,070 à 1,095, il a fermé à 1,085.

Rouen a monté de 1,050 à 1,060, il est resté à 1,050.

Le Havre a varié de 520 à 515.

L'Ouest, de 760 à 750.

Cherbourg, de 620 à 617 50.

Dieppe, de 347 50 à 350.

Les actions de Saint-Germain ont monté de 1,720 à 1,800, elles ont fermé à 1,750.

Bâle a varié de 360 à 365.

Lyon à la Méditerranée a monté de 790 a 820 il a fermé à 810.

Gray a monté de 525 à 530.

Besançon de 555 à 560.

Le Midi a fléchi de 625 à 620, il a repris à 627 50.

Montereau a monté de 275 à 292 50.

Beziers a varié de 517 50 à 515.

Samedi. — Les affaires étaient peu nombreuses. Les cours de la rente étaient sans variations. Les chemins de fer étaient un peu plus faibles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 79 90, et elle a monté à terme de 10 c. à 79 95. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 103 70, et a fléchi à terme de 15 c. à 103 60. La Banque a fléchi de 2,660. Le Crédit foncier a monté de 10 à 895. Les obligations foncières ont varié de 1,090 à 1,095; le Crédit mobilier, de 887 50 à 892 50; le Nord a varié de 905 à 902 50; Strasbourg, de 840 à 832 50; Lyon, de 955 à 950; Avignon, de 820 à 811 25; l'Ouest, de 752 50 à 757; le Midi, de 625 à 627 50; Saint-Germain, de 1,720 à 1,730; Orléans, de 1,090 à 1,085. Rouen a fait 1,055; le Havre, 520; Bâle, 365; Dijon, 260; Cherbourg, 622 50; Montereau, 285; Dieppe, 345; Versailles, 332 50.

Lundi. — La rente était faible, mais les affaires n'étaient pas plus animées. Les chemins de fer avaient ouvert en hausse, mais ils ont rétrogradé. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 80 à 79 90, et à terme de 80 10 à 79 80. Le 4 1/2 0/0 a fait 103 65 au comptant, et de 103 80 à 103 60 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,640. Le Crédit foncier a monté de 1 25 à 896 25. Les obligations foncières ont varié de 1,097 50 à 1,095; le Crédit mobilier, de 887 50 à 891 25; le Nord, de 907 50 à 905; Lyon, de 960 à 955; Strasbourg, de 838 75 à 835; Orléans, de 1,087 50 à 1,090; Rouen, de 1050 à 1,055; le Havre, de 520 à 515; Cherbourg, de 620 à 621 25; le Midi, de 630 à 626 25; Saint-Germain, de 1,750 à 1,790. Versailles a fait 332 50; Bâle, 365; l'Ouest, 752 50; Gray, 132 50; Montereau, 290; Sceaux, 195; la Teste, 255.

Mardi. — Le début de la bourse était encore ferme, mais les cours n'ont pas pu se maintenir, et ils ont fléchi pour la clôture. Les chemins de fer étaient encore assez bien tenus au comptant; ils étaient entraînés par les préparatifs de la liquidation. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 79 85 à 79 50, et à terme de 80 à 79 40. Le 4 1/2 0/0 a fait 103 50 au comptant et à terme. La Banque a fléchi de 50 à 2,590. Le Crédit foncier a monté de 6 25 à 900. Les obligations foncières ont fléchi de 5 à 1090; le Crédit mobilier, de 6 25 à 885. Le Nord a baissé de 12 50 à 892 50; Strasbourg, de 5 à 835; Lyon, de 750 à 947 50; Orléans, de 5 à 1,090; Rouen, de 5 à 1,055; le Havre, de 2 50 à 515; Bâle, de 5 à 365; Avignon, de 10 à 807 50. L'Ouest s'est tenu à 752 50; Gray, à 530; Dijon, à 560; Cherbourg, à 621 25; le Midi, à 622 50; Montereau, à 287 50; Versailles, à 332 50.

Mercredi. — La baisse a fait de nouveaux progrès, ce que l'on attribue principalement à la nécessité de préparer la prochaine liquidation. Les offres étaient assez nombreuses à la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 79 25; à terme, de 10 à 79 30; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 103, et de 40 c. à terme à 103 10. La Banque a fléchi de 35 à 2,555; le Comptoir d'escompte, de 5 à 700. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 887 50. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 895. Le Nord a repris à 900 et a fermé à 897 50. Cherbourg a varié de 835 à 833 75; Lyon, de 950 à 917 50; Orléans, de 1,090 à 1,080; Rouen, de 1,050 à 1,047 50; le Havre, de 515 à 512 50. Avignon a fait 805; l'Ouest, 750; Gray, 540; Cherbourg, 560; le Midi, 622 50; Saint-Germain, 1770; Versailles, 335; Montereau, 287 50.

Jeudi. — La reprise des primes s'est faite en baisse; mais à la fin de la bourse, toutes les valeurs se sont relevées et ont fermé avec beaucoup de fermeté. La rente 3 0/0 a fait 79 40 et a fermé à 79 50; elle a varié à terme de 79 25 à 79 70. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 103 à 103 05; et à terme, de 103 à 103 25. La Banque a remonté de 2,555 à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 890; le Crédit foncier, de 2 50 à 897 50; le Nord, de 5 à 902 50; Strasbourg, de 25 à 835; Lyon, de 375 à 951 25; Avignon, de 5 à 810; Orléans, de 5 à 1,085; Rouen, de 2 50 à 1,050; le Havre, de 2 50; à 512; Bâle, de 5 à 365; le Midi, de 5 à 627 50. Saint-Germain a fléchi de 20 à 1,750 au comptant; il a monté, à terme, de 5 à 1,780.

Vendredi. — La liquidation de la rente, qui avait lieu aujourd'hui, a été fort calme. Les affaires étaient nulles, et les cours ont légèrement fléchi. Les chemins étaient assez bien tenus. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 79 55 à 72 40; le 4 1/2 0/0, de 103 10 à 103. La Banque a fait 2,660. Le Nord a varié de 902 50 à 901 25; Strasbourg, de 835 à 837 50; Lyon, de 950 à 951 25; Orléans, de 1,087 50 à 1,082 50. Rouen était à 1,050; le Havre, à 515; Cherbourg, de 617 50 à 620; Avignon, de 812 50 à 810; le Midi, de 626 25 à 630; Dijon, à 56; Gray, à 530; Saint-Germain, à 1,750; Versailles, à 335.

L. Mints.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act pour l'année 1852.	Époques de jouissance	NOMS des lignes.
510	913*	99	400,000	400	tout.	36 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	98	72,000	500	tout.	30 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	32 fr. 90 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	91	94	34,000	300	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	92	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	18,000	500	tout.	88 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	47	82	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
140	»	50	50,000	500	250	31 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
523	1363	99	300,000	500	tout.	46 f. 46 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
327	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (2).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	198	99	31,000	350	tout.	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	350	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray
333	915	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	200	tout.	néant.	»	Montere. à Troyes
»	»	95	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,500	500	750	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	5,200	5,000	tout.	486 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1284 fr. p. 1 an.	janv. 1853	nº (2) d'industrie
»	»	32	20,000	500	475	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	97	134,000	500	400	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	53	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	58	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andréz. à Roanne
tout.	40	90	15,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamre
tout.	30	90	9,400	300	tout.	22 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

Bourse de Paris, Cours du 26 mars au 1er avril 1853.

NOMS des lignes.	26 comp.	26 terme	28 comp.	28 terme	29 comp.	29 terme	30 comp.	30 terme	31 comp.	31 terme	1 comp.	1 terme
Nord	902 50	907 50	905 »	902 50	898 50	892 50	897 50	896 25	904 50	905 »	901 25	900 »
Paris à Rouen	1055 »	1055 »	1050 »	1055 »	1050 »	1050 »	1047 50	1047 50	1050 »	1047 50	1050 »	1052 50
Rouen au Havre	920 »	917 50	915 »	»	915 »	913 50	915 50	915 »	912 »	»	915 »	»
Dieppe et Fécamp	315 »	»	350 »	»	342 50	»	347 50	»	350 »	»	350 »	»
Caen et Cherbourg	322 50	680 »	621 25	»	621 25	620 »	620 »	620 »	617 50	620 »	617 50	»
St-Germain	1730 »	1740 »	1790 »	1800 »	»	1750 »	1775 »	1775 »	1750 »	1780 »	1750 »	»
Versailles (r. g.)	332 90	»	332 50	»	330 50	»	335 »	»	339 »	»	335 »	»
Ouest	735 »	738 50	735 50	750 »	738 50	745 »	750 »	748 »	750 »	750 »	732 50	742 »
Paris à Sceaux	»	»	195 »	»	190 »	»	120 »	»	190 »	»	190 »	»
Cie d'Orléans	1082 »	1085 »	1090 »	1088 »	1090 »	1080 »	1080 »	1080 »	1085 »	1082 »	»	1088 75
Paris à Strasbourg	832 50	835 »	830 »	833 »	830 »	830 »	833 75	832 50	835 »	837 50	837 50	836 75
Strasbourg à Bâle	365 »	367 50	365 »	»	360 »	360 »	360 »	362 50	369 »	365 »	365 »	»
Blesme à Gray	»	»	398 50	332 50	330 »	330 »	330 »	330 »	330 »	»	330 »	»
Paris à Lyon	850 »	851 25	855 »	855 »	847 50	843 »	847 50	842 25	851 85	853 75	851 50	»
Montere. à Troyes	283 »	»	290 »	»	287 50	»	287 50	287 50	292 50	»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	360 »	360 »	357 50	357 50	360 »	355 »	360 »	360 »	360 »	»	360 »	»
St-Étienne à Lyon	10525 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
nº (2) d'industrie	86500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	811 25	815 »	817 50	817 50	807 50	806 25	802 »	807 25	816 »	810 »	810 »	815 25
Chemins du Midi	627 50	630 »	626 25	627 50	625 50	638 50	622 50	625 »	627 50	630 »	630 »	628 75
Bordea. à La Teste	»	»	255 »	»	260 »	»	268 »	»	268 »	»	260 »	»
Andréz. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 90	79 95	79 90	79 80	79 50	79 40	79 20	79 20	79 85	79 70	79 40	79 40
Rentes 4 1/2 0/0	103 70	103 60	103 65	103 60	103 50	103 50	103 »	103 10	103 05	103 25	103 »	102 90
Banque de France	2640 »	»	2610 »	»	2580 »	»	2535 »	»	2650 »	2640 »	2648 »	»
Crédit mobilier	895 60	887 50	891 25	892 »	885 »	890 »	887 50	890 »	896 »	890 »	890 »	890 »
Comptoir national	700 »	705 »	707 50	707 50	702 »	705 »	706 »	692 »	700 »	700 »	702 50	705 »
Banque Foncière	835 »	895 »	894 25	825 »	900 »	899 »	899 »	900 »	857 50	»	900 »	»
Do Obligations (Cert.)	1095 »	»	1095 »	1095 »	1000 »	1090 »	1095 »	»	1087 50	»	1090 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 26 mars au 1er avril 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émission.	Prix de rembour	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance	NOMS des Compagnies	26	28	29	30	31	1
1851.	130,000	75 ans.	533	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	378 »	376 »	377 50	378 »	371 25	370 »
Do	30,000	50 —	1,050	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1167 50	1170 »	1167 50	1170 »	1170 »	»
1852.	60,000	55 —	535	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	360 »	360 »	360 »	362 50	362 50	352 »
1853.	122,333	99 —	»	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	349 »	347 50	348 »	347 50	347 50	347 50
Do	9,300	90 —	1,000	1,250	32	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	50,300	99 —	500	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	375 »	373 »	372 »	378 »	379 »	»
1842.	11,431	42 —	1,125	1,250	50	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1119 »	1115 »	1120 »	»	»	»
Do	6,201	42 —	1,250	1,250	22	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	1110 »	»	1005 »	1120 »
1845.	4,403	50 —	1,000	1,250	50	»	Do Do	Ouest	1120 »	»	1120 »	1120 »	1120 »	1128 »
1844.	7,215	56 —	1,109	1,250	25	»	Do Do	Saint Étienne à Lyon	1100 »	»	»	»	»	»
1850.	2,234	75 —	1,073	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,888	47 —	1,153	1,250	32	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	1147 50	»	»	1147 50	»	»
1848.	18,333	99 —	750	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	1140 »	1140 »	»	1140 »	»	»
1852.	130,000	99 —	540	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 1852	360 »	360 »	360 »	362 50	360 »	360 »
1842.	5,287	79 —	1,000	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	920 »	»	»
1847	4,868	68 —	1,000	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	1122 50	»	1130 »	»	1120 »
1846.	18,000	75 —	1,000	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1070 »	»	1070 »	1070 »	1075 »	1070 »
1848	2,000	57 —	800	1,250	20	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	»	1225 »	»	1235 »	1239 »
1843.	2,775	47 —	1,100	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	30,000	50 —	500	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	240 »	240 »	240 »	240 »	240 »
1841.	4,000	» —	500	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 25 au 31 mars. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	25	26	28	29	30	31
Nord	» » à » »	900 » à 908 75	881 50 à 910 »	902 » à 910 »	900 » à 906 25	957 98 à 900 »
Paris à Strasbourg	» » à » »	825 » à 832 50	831 25 à 837 50	829 » à 840 »	825 » à 830 »	834 25 à 855 »
Cie d'Orléans	» » à » »	1062 50 à 1087 50	1062 50 à 1087 90	1062 50 à 1087 50	1062 50 à 1097 50	1062 50 à 1087 50
Paris à Rouen	» » à » »	1068 50 à 1087 50	1050 » à 1073 »	1050 » à 1079 »	1037 50 à 1062 50	1037 50 à 1069 50
Rouen au Hâvre	» » à » »	900 » à 925 »	915 » à 920 »	900 » à 925 »	900 » à 925 »	900 » à 925 »
Lyon	» » à » »	830 » à 939 »	832 50 à 934 35	843 » à 835 »	849 » à 833 »	847 50 à 992 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	500 »	Seyssel. (français)....Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité....mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1198	Do (anglais)....Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde....mar.	5000	9 0/0 b.
— Paton	25	91 50	Bastennes....Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Vigie....mar.	5000	10 0/0 b.
— Courtois	30	43 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1310	— de Besançon	400	525 »	Nationale....Inc.	5000	140 0/0 b.
Sambre à l'Oise....canal.	1000	810	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	1100 »	— de Boulogne (Paris)	1000	830 »	Générale....Inc.	5000	200 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord).... Forg.	500	300	— de Versailles	500	523	Union....Inc.	5000	55 0/0 b.
Tenez....(cuivre).	100	127 50	Alais.... Forg.	2000	1730	— Cherbourg	500	100	France....Inc.	5000	40 0/0 b.
Vieille-Montagne.... (zinc).	200	1850 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix....Inc.	1000	8200 »
Prusse Rhénane.... (zinc).	375	1015	Providence....Forg.	1000	1100	— Caillard	1000	280	Providence....Inc.	2500	52 0/0 b.
Meuse....(zinc).	250	978 A.	Hennange. N. libér....Forg.	500	310 »	Gondoles parisiennes	50	172 50	Urbaine....Inc.	5000	12 0/0 b.
Stolberg....(zinc).	750	1173	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	580	Omnibus (Entr. génér.)	1000	5400	Confiance....Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)....cuivre.	100	30	Valentin-Coq.... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	230 »	Event. d'Avignon	34 50	»
Blanzy....charb.	1000	1950	Soc. Cail et Ce.... Usine.	1000	1520	Favorites....Omnibus.	500	2000	— de Cette	18	»
Grand'Combe....charb.	1000	1280	Christofle.... Usine.	300	900	Hirondelles ..Omnibus.	1000	950	— de Fumpoua	55	»
Chazotte....charb.	1/3500	485	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Orléanaises...Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies. .Belg.	1000	1810 P.
Charbonnages belges	500	825	Télégraphe sous-marin	25	37 50	Tricycles.....Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	990
Pont-de-Loup (sud).... charb.	1000	200	Gaz anglais... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén..Pet. V.	500	572 »	— de Montluçon	500	545
Mines de la Loire....charb.	1/83000	725 »	— français... (Dito)	500	1030	Destrées.....Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	255
Centre-du-Flenu....charb.	1000	430	— parisien... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes. .Pet. voit.	500	860 »	Journaux réunis	500	500
Long-pendu....charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides.....Pet. voit.	500	625	Maberly (Amiens)	500	970
Epinac....charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	879 »	Générale.....Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	615
Haute-Loire....charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	»	Lloyd français ...mar.	5000	11 3/4 0/0 b.	Pont-Remy	500	497 50
Montchanin....charb.	3000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports...mar.	5000	18 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	182 50
Azincourt....charb.	1/1 500	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Rieber	500	409

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRES.

N° 622. 12e ANNÉE. — N° 15 SAMEDI 9 AVRIL 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

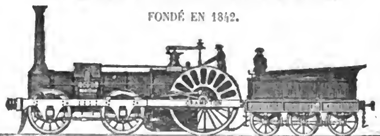
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f. —	22 f.
Départements	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lorsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de l'éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Chemin de fer Grand Central de France.

M. le ministre des travaux publics a passé cette semaine, avec une compagnie anglaise disposant de grands capitaux une convention provisoire qui doit doter les départements du centre méridional d'un réseau de chemins de fer dont l'établissement était depuis longtemps l'objet de la sollicitude de l'Empereur.

Jusqu'ici, le gouvernement de Louis-Napoléon n'avait fait qu'achever et consolider ce qu'avait commencé le gouvernement du roi Louis-Philippe; la création du réseau du centre méridional sera, au contraire, l'œuvre exclusive de l'Empereur, et comblera une grande lacune qui maintenait dans un état d'infériorité et d'isolement un grand nombre de départements, dont les immenses richesses naturelles étaient par suite rendues stériles, aussi bien pour leurs propriétaires que pour le pays tout entier.

La convention passée par M. le ministre des travaux publics comprend cinq grandes sections, unies entre elles par des embranchements qui relient : Clermont-Ferrand, Montauban, Rodez, Périgueux, Limoges, Agen, Lyon et Bordeaux, au moyen des lignes suivantes :

1° De Clermont à Lempdes, desservant le bassin houiller de Brassac;

2° De la rivière du Lot (bassin houiller et métallurgique d'Aubin) à Montauban, avec embranchement vers Rodez jusqu'à Marcillac (minières de fer);

3° De Bordeaux à Périgueux;

4° De Périgueux à Lyon;

5° De Limoges à Agen, par Périgueux et Bergerac.

L'habile agencement de ce réseau utilise plusieurs sections pour des parcours communs, dans des directions différentes, et féconde en les complétant les concessions précédemment faites de Paris à Bordeaux, Limoges et Clermont, de Bordeaux à Cette, et de Saint-Etienne à Lyon; il établit, en outre, une communication directe et la plus courte de Bordeaux à Genève et à Chambéry, par le chemin dont la concession est demandée de Lyon à Saint-Genix-d'Aost (1).

La concession du réseau entier est faite pour 99 ans. La longueur totale des lignes concédées est d'un peu plus de 1,000 kilomètres; elle est fractionnée en deux parts.

La Compagnie exécutera à ses risques et périls et sans subvention les têtes de sections :

De Coutras, près Libourne, à Périgueux,

De Montauban à Aubin (Aveyron), et Marcillac,

De Brassac à Clermont,

Ensemble, environ 250 kilomètres, en pays riche et sur un terrain facile, ce qui ne coûtera pas plus de 200,000 fr. par kilomètre, soit en tout enviorn 50 millions.

Le surplus sera exécuté dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, et comprend les sections :

De Périgueux à Limoges,

D'Agen à Périgueux, par ou près Bergerac,

D'Aubin à Aurillac,

De Périgueux à Saint-Etienne, par Brives, Aurillac et Brassac.

Ensemble un peu plus de 750 kilomètres, qui coûteront à la Compagnie pour fourniture des matériaux de la voie, pose, ballast, matériel, outillage et mobilier, environ 66 à 70,000 fr. par kilomètre, ou en total 50 millions, qui seront obtenus, lorsqu'il sera nécessaire, par voie d'emprunt sur obligations.

La part la plus considérable de la dépense pour cette seconde partie du réseau restera à la charge de l'Etat; mais elle ne sera pas immédiate, la convention stipulant un délai de plusieurs années pour la demande des crédits spéciaux au Corps législatif. Cette stipulation était dictée par la prudence, mais l'heureux rétablissement de l'équilibre du budget et l'excellent état du crédit public permettront certainement de réclamer et d'obtenir une partie des fonds nécessaires dès la session prochaine.

En attendant, la Compagnie commencera les travaux qu'elle doit exécuter elle-même, et réunira ainsi sans retard des localités qui ont entre elles des relations d'une extrême activité.

Le gouvernement a pris, nous assure-t-on, des mesures pour que l'émission des actions de la Compagnie n'exerce pas d'influence fâcheuse sur le cours des autres valeurs. Ces actions seront au porteur après un premier versement de 200 fr.

L'un des plus grands bienfaits de l'établissement du réseau qui vient d'être concédé, et notamment des sections que la Compagnie doit exécuter de suite, est de mettre en valeur et d'introduire dans la circulation les immenses richesses minérales des bassins de Brassac et d'Aubin, qui peuvent lutter, par l'extrême faiblesse de leurs prix de revient, avec les houilles, les fontes et les fers, le cuivre, le plomb et l'antimoine de Mons, de Charleroy, du Cornouaille, de l'Ecosse et de Swansea.

Les capitalistes anglais qui ont traité de

(1) L'ensemble du réseau étant peu compréhensible sans le secours d'une carte, nous en faisons exécuter une que nous publierons la semaine prochaine.

cette concession avec M. le ministre des travaux publics ont tenu à s'adjoindre pour collègues d'importantes notabilités françaises; ils ont tenu surtout à donner un témoignage de considération respectueuse à M. le comte de Morny, en insistant pour qu'il voulût bien consentir à signer leur soumission comme président du Conseil d'administration de la Compagnie. M. le comte de Morny, dont le ministère a laissé de si profonds souvenirs et qui représente depuis longues années dans les chambres les localités que doit enrichir en les vivifiant le réseau Grand-Central, a répondu à cette démarche que s'il s'était fait jusqu'ici une loi de ne demander à l'Etat aucune concession, il ne pensait pas pouvoir compromettre par un refus les intérêts de son pays d'adoption, et que dès lors, en raison des conditions exceptionnelles dans lesquelles se présentait l'affaire, il acceptait la proposition qui lui était faite. Le concours de M. le comte de Morny et sa haute expérience des grandes affaires industrielles sont donc dès à présent acquis à l'entreprise du chemin de fer Grand-Central de France.

Les soumissionnaires anglais qui viennent de traiter de ce réseau avec M. le ministre des travaux publics faisaient partie, des signataires de l'adresse présentée récemment à l'Empereur par l'élite du haut commerce de Londres. Ils ont voulu prouver ainsi que leur confiance dans la politique pacifique dont le discours de Bordeaux était le programme n'existait pas seulement en paroles, et qu'ils étaient disposés à engager leurs capitaux et leur fortune dans une affaire française, sur un engagement ratifié par l'Empereur. Ce gage d'entente cordiale effective est le meilleur et le plus solide que les amis de la tranquillité de l'Europe et de la prospérité générale pussent désirer.

F. SOLAR.

Voici le texte des lettres échangées au sujet du chemin de fer Grand-Central entre les soumissionnaires anglais et le comte de Morny :

Londres, le 10 Mars 1853.

Monsieur le Comte,

Il résulte de l'examen auquel nous nous sommes livrés sur la question d'un ensemble de chemins de fer à établir dans la région centrale de la France que nous nous chargerons d'organiser ici une compagnie pour la construction de ces lignes aux conditions suivantes :

Art. 1er. Il nous sera fait concession pour 99 ans des lignes réunies de *Clermont-Ferrand* à *Montauban* par les bassins houillers de Brassac et d'Aubin et de *Bordeaux* à *Lyon* passant par Périgueux et par ou près Saint-Etienne.

Art. 2. Ce chemin de fer Grand Central sera divisé en 5 sections :

La première, de *Clermont* à *Lempdes*, desservant le bassin houiller de Brassac;

La deuxième, de la *rivière du Lot* (bassin houiller d'Aubin) à *Montauban*, avec embranchement vers Rodez jusqu'à Marcillac;

La troisième, de *Bordeaux* à *Périgueux*;

La quatrième, de *Périgueux* à *Lyon*, comprenant le raccordement avec les trois premières sections;

La cinquième, de *Limoges* à *Agen*.

Art. 3. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls tous les travaux des première, deuxième, et troisième sections et à les terminer dans le délai de quatre ans.

Ces sections seront construites à une seule voie; les travaux d'art seront faits pour recevoir deux voies.

Art. 4. Pour l'exécution de la quatrième et de la cinquième section, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engagera à livrer à la compagnie les terrains, ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde; ou si le gouvernement le préfère, à payer à la compagnie, à titre de subvention, la somme nécessaire pour couvrir les dépenses ci-dessus énumérées, que la loi du 11 juin 1842 met à la charge de l'Etat. La subvention, s'il y a lieu, sera réglée d'avance, de gré à gré et à forfait, d'après les projets et devis qui seront dressés par les ingénieurs de l'Etat et approuvés par l'administration supérieure, la compagnie entendue.

Art. 5. Les travaux à la charge de la Compagnie devront être exécutés dans le délai d'un an après la livraison par l'Etat des travaux à sa charge, et par sections contiguës comprises entre deux stations principales et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges de concession du chemin de fer du Centre, annexé à la loi du 26 juillet 1844.

L'Etat fixera seul l'époque à laquelle commencera l'exécution des travaux à sa charge et déterminera le système qui lui paraîtra le plus économique.

Art. 6. Nous verserons immédiatement un cautionnement de deux millions de francs.

Nous avons exposé tout d'abord, Monsieur le comte, les conditions qui sont en quelque sorte la base matérielle de l'opération.

Il nous reste à vous parler d'une autre condition à laquelle nos propositions sont subordonnées d'une manière absolue, c'est l'acceptation par vous de la présidence de la Compagnie.

Malgré tous les avantages que présentent les richesses minérales, industrielles et agricoles accumulées dans les sections ci-dessus indiquées, néanmoins nous n'entrerions pas dans cette voie nouvelle, avant d'être assurés de votre concours.

Le rang élevé que vous occupez dans l'opinion publique et les grands intérêts que vous représentez dans les contrées du centre de la France, donnent aux yeux de tous le caractère le plus considérable à votre patronage.

Veuillez, Monsieur le comte, nous faire connaître si vous agréez nos propositions et recevoir les assurances de notre considération la plus distinguée.

Signé : J. MASTERMAN, HUTCHINSON, Matthew UZIELLI et C. DEVAUX.

Paris, le 14 mars 1853.

A MM. J. Masterman, Uzielli et Ce.

Messieurs,

Votre lettre du 10 mars me demande, dans les termes les plus flatteurs, d'accepter la présidence d'une Compagnie formée par vous pour l'établissement de divers chemins de fer dans la région centrale de la France; vous regardez, me dites-vous, mon acceptation comme une garantie de succès, et vous en faites une condition sans laquelle vous renonceriez à votre projet.

J'avais pris la résolution de n'accepter la présidence d'aucune compagnie, et il ne faut rien moins, je l'avoue, que votre insistance et que les considérations d'intérêt général, résultant de vos propositions, pour modifier ma résolution.

J'accepte donc la présidence de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, et j'apporte volontiers mon concours à votre projet, puisqu'il doit donner la vie et le bien-être à des contrées que j'aime, puisqu'il doit contribuer au développement des richesses du pays, et aussi parce que, dès à présent, il est à mes yeux un pas immense dans la voie du progrès, et un nouveau gage de confiance et de bonne harmonie entre les deux nations.

Veuillez agréer, Messieurs, les assurances de ma considération la plus distinguée.

Signé : Cte DE MORNY.

Nous lisons dans le *Pays* :

MM. Montané, le baron Travot, le colonel Thiérion, Paul Dupont, Dusolier, baron de Jouvenel, Favart, vicomte de la Guéronnière, de Parieu, Deltheil, de Romeuf, Réveil, marquis de Mortemart, Dugas, Cubias, députés de la Gironde, de la Dordogne, de la Corrèze, du Cantal, du Lot, de la Haute-Loire et du Rhône, ont été reçus avant-hier en audience particulière par S. M. l'Empereur. Le but de cette députation était d'exprimer à S. M. la gratitude des départements principaux qui seront traversés par la grande ligne de Bordeaux à Lyon, de Limoges à Agen, et de Clermont à Montauban, dont l'exécution a été résolue par le gouvernement.

M. Réveil s'est exprimé en ces termes au nom de ses collègues :

« Sire,

» Les députés du Rhône, de la Gironde et des départements qui se trouvent placés entre ces deux grands centres de populations, venaient avec confiance exposer à Votre Majesté l'utilité d'une ligne ferrée qui, reliant ces diverses contrées entre elles, vivifierait leur industrie, leur agriculture.

» La sollicitude de Votre Majesté a devancé nos vœux; elle a arrêté l'exécution d'un chemin de fer entre Lyon et Bordeaux.

» Nos départements apprendront avec satisfaction cette nouvelle preuve de votre bienveillant intérêt; ils n'en seront pas surpris, car ils savaient que Votre Majesté leur donnerait leur part des bienfaits qu'elle répand sur la France.

» Sire, notre mission a changé; nous devions vous porter une prière, nous vous portons un remerciment; que Votre Majesté veuille bien recevoir l'hommage de la plus profonde gratitude des populations dont nous sommes heureux d'être les interprètes. »

L'Empereur a fait à la députation l'accueil le plus sympathique, et s'est entretenu quelques instants des intérêts des départements qu'elle représente.

Le chemin de Tours au Mans. — Le chemin de Corbeil à Nevers.

Nous avons vainement cherché dans le rapport de la Compagnie d'Orléans une explication nouvelle des motifs qui ont déterminé cette Compagnie à demander la concession de l'embranchement de Tours au Mans.

Il ressort du passage qui traite cette question, qu'il a toujours été dans la pensée du Gouvernement de relier par une voie de fer continue les départements de la Normandie avec ceux du Midi, soit par la ligne du Mans à Angers, soit par celle du Mans à Tours; que le premier système tendait à susciter à la Compagnie d'Orléans une concurrence sur la basse Loire; que ce système était contraire au prin-

cipe de la loi de 1842, qui avait classé une ligne de Paris à l'Océan par Tours et Nantes ; que ce principe a été confirmé par les discussions mêmes de la loi du 15 mai 1851, portant concession de la ligne de l'Ouest et de laquelle il résulte qu'en concédant la ligne de Paris à Rennes, le Gouvernement n'entendait pas créer un double chemin de fer entre Paris et la basse Loire.

C'est pour la consécration de ce principe et parce qu'on a mis en présence deux systèmes qui consistaient à rattacher le réseau de l'Ouest à celui du Midi, soit par la ligne du Mans à Angers, soit par celle de Tours, que la Compagnie d'Orléans a demandé l'embranchement de Tours au Mans à la condition que le Gouvernement s'engagera à ne concéder ni classer aucune ligne pouvant établir une jonction nouvelle entre les deux chemins de Paris à Rennes et d'Orléans à Nantes, avant l'expiration d'un délai de onze ou même de treize années.

Sans nous prononcer ici sur le meilleur moyen de relier les départements du Midi à ceux de l'Ouest et du Nord-Ouest, nous devons d'abord relever une erreur du rapport. On pourrait croire que l'embranchement du Mans à Angers était sollicité, et sollicité en vue de l'établissement d'un double chemin de Paris sur Nantes. Si nous sommes bien informé, les démarches qui ont pu être faites autrefois à ce sujet par la Compagnie de l'Ouest n'ont pas eu de suite ; elles n'ont certainement pas été reproduites dans les propositions soumises au Gouvernement par la fusion des Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest ; et nous avons même lieu de croire que ces Compagnies se sont montrées disposées à régler d'un commun accord avec la Compagnie d'Orléans tout ce qui peut se rattacher à la jonction des deux zones que la Compagnie d'Orléans et la fusion des lignes de l'Ouest et du Nord-Ouest sont appelées à desservir.

La Compagnie d'Orléans a mieux aimé prendre les devants, procéder isolément et par voie d'interdiction, et régler ainsi la question même de concurrence dont elle s'alarme avant le temps, car la fusion des chemins de la Bretagne et de la Normandie a assez de travaux nouveaux à exécuter sur d'autres points. Il lui reste plus de 600 kilomètres à faire, et l'on ne peut penser qu'elle eût la prétention de demander et la moindre chance d'obtenir la concession de l'embranchement du Mans à Angers, lorsque les travaux de la ligne transversale du Mans à Mézidon ne sont même pas encore entrepris.

La Compagnie d'Orléans prétend que cette question de la jonction de l'Ouest et du Midi est ainsi résolue de manière à concilier tous les intérêts publics et privés qui peuvent, de près ou de loin, s'y rattacher. Nous pensons que ce résultat serait plus facilement et plus sûrement atteint si l'on adoptait pour cette jonction le système qui va être pratiqué pour le chemin de fer des Ardennes. Cette ligne sera entreprise d'un commun accord par les Compagnies du Nord et de Strasbourg. Nous ne pouvons qu'applaudir à cet exemple de bonne entente donné par de puissantes Compagnies qui hésitent à entrer dans la voie de la concurrence et qui créent entre elles le territoire neutre d'une exploitation commune.

Toutes les Compagnies de chemins de fer et l'Etat lui-même sont intéressés à l'adoption de ce système de conciliation, et nous regrettons que la Compagnie d'Orléans n'ait pas compris qu'en cherchant à se protéger contre un danger imaginaire, ou du moins très-éloigné, qu'en demandant l'embranchement de Tours au Mans, elle affaiblissait ses moyens de défense contre un danger beaucoup plus réel et surtout plus imminent, celui de la concession du chemin de fer de Corbeil à Nevers.

Nous avons toujours pensé que le système de concurrence des chemins de fer, s'il n'est réglementé par l'Etat, comme l'est leur exploitation, doit, dans un avenir rapproché, créer les embarras les plus graves à l'industrie des chemins de fer, compromettre les capitaux qui y sont engagés, et même porter une sérieuse atteinte à la fortune publique. Aussi, dès que nous avons appris que la concession du chemin de fer de Corbeil à Nevers était demandée, avons-nous signalé les dangers de cette concession pour les Compagnies de Lyon et d'Orléans.

Dans notre préoccupation des intérêts respectables de ces Compagnies, nous nous sommes même montrés peut-être un peu trop sévères pour les promoteurs de cette ligne nouvelle, en disant qu'ils ne s'étaient pas rendu un compte bien exact des résultats de cette affaire. Nous avons appris depuis qu'elle est demandée par un grand nombre de propriétaires des localités intéressées, qu'il ne se mêle à cette affaire aucune de ces idées de spéculation, de création d'actions, qui jouent un rôle beaucoup trop important dans les demandes de concession, et qu'enfin des études sérieuses ont démontré que ce chemin de fer de Corbeil à Nevers peut être construit sans le concours de l'Etat, et que les ressources de son propre parcours doivent suffire à la rémunération du capital.

Ce sont de graves raisons pour atténuer les difficultés que pourrait rencontrer la concession de cette ligne, et pour que la Compagnie d'Orléans ait dû porter son attention principale sur ce point, au lieu de faire un si grand effort pour s'assurer, avant le temps, la concession d'un embranchement presque improductif et dont elle fait tous les frais. La protection contre la concurrence ne peut être absolue, et elle ne peut pas faire ajourner indéfiniment la satisfaction que réclament l'intérêt général et les intérêts de localité.

C'est ce qui nous fait dire qu'en demandant à être si positivement protégée d'un côté où elle n'était pas réellement menacée, la Compagnie d'Orléans s'est affaiblie sur un point où elle avait, au contraire, besoin de concentrer toute sa résistance. C'est, en un mot, la préférence donnée à une précaution inutile ; c'est une faute qui peut nuire aux intérêts dont le conseil de la Compagnie d'Orléans est le tuteur.

J. Mirès.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DU 7 AVRIL.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Lyon a eu lieu jeudi 7 courant, à la salle Sainte-Cécile, sous la présidence de M. Dassier, président du Conseil d'administration.

A l'ouverture de la séance, la réunion se composait de 166 actionnaires, représentant 24,944 actions.

M. Jullien, directeur général de la Compagnie, a donné lecture du rapport dont on trouvera le texte plus loin.

Ce document, rempli de détails intéressants sur l'état des travaux, sur les dépenses présumées, sur les résultats de l'exploitation et sur la position financière de la Compagnie, ne dit rien de la fusion avec le chemin de fer de la Méditerranée ; on y parle seulement, d'une manière générale, des développements que le chemin de Lyon pourra recevoir dans l'avenir ; mais rien n'est spécifié.

Quant à la libération des actions au-dessous du taux de 500 fr., auxquelles elles ont été émises, le rapport se borne à dire :

« Nous ajouterons qu'il ne nous a pas été » possible d'examiner le projet dont on s'est » quelquefois occupé, et qui aurait pour but » de modifier les conditions de votre constitution financière.

« Nous devons laisser à l'avenir la solution » de pareilles questions, qui nous paraissent » avoir été soulevées prématurément et » qui ne sauraient être utilement abordées » que lorsque nous aurons étudié sérieusement les développements et l'extension » que notre entreprise peut être appelée à » recevoir un jour. »

Pour résumer brièvement les trois chapitres dont se compose le rapport, nous lui empruntons ses chiffres récapitulatifs.

RÉCAPITULATION FINANCIÈRE.

Sur son capital de 200 millions, la Compagnie a reçu :

Moitié du montant des actions.	60,000,000
Le produit de 68,160 obligations à 1,050 fr.	71,568,000
Ensemble........	131,568,000

Il reste à réaliser :

11,840 obligations, que la Compagnie s'est engagée à ne pas émettre au-dessous de 1,125 francs avant le 1er mai prochain, ci..........................	13,320,000
Seconde moitié du capital actions..........................	60,000,000
Ensemble,........	73,320,000

Les dépenses faites sur les sommes en caisse s'élèvent :

Pour paiement à l'État ..	39,583,333 45
Pour travaux..........	10,123,738 62
Pour frais d'intallation et moitié des dépenses de l'administration centrale	200,286 23
Ensemble....	49,907,358 30

Il reste donc disponible. 81,660,641 70 sur lesquels on a déjà payé par anticipation au Trésor, et sous bonification des intérêts à 4 0/0, toutes les sommes qui devaient être versées en 1853, soit...... 23,499,999 90

Les dépenses de construction seront, pour l'exercice, d'environ............... 40,000,000 »

Ensemble..... 63,499,999 90

Ce qui laissera encore disponible................ 18,160,641 80 sans rien appeler, soit sur les actions, soit sur les obligations. Si l'on ajoute à cette somme le produit du placement des obligations demeurées à la souche, celui des placements de fonds et ceux de l'exploitation, la Compagnie se trouvera, à la fin de l'année, avoir en caisse 50 millions qui rendent inutile tout nouveau versement sur les actions avant l'année 1854.

CONSTRUCTION.

Le mauvais tems n'a pas permis de donner aux travaux toute l'activité que l'on avait voulu leur imprimer d'abord. Toutefois, le chemin sera entièrement fini et livré à l'exploitation jusqu'à Vaise, c'est-à-dire jusqu'à Lyon, vers le commencement du mois de mai 1854.

La Compagnie compte fermement ne pas dépasser le chiffre des dépenses calculées par elle à l'origine, comme devant s'élever à 200 millions, mais elle ne saurait cependant signaler encore une économie sensible sur cette estimation.

EXPLOITATION.

Les produits de l'exploitation pendant l'année 1852 complète ont été :

Pour la grande vitesse....	11,522,205 31
Pour la petite vitesse	5,885,301 30
Pour les recettes diverses.	125,518 30
Total.........	17,533,024 91

La Compagnie n'ayant pris possession du chemin que le 1er mars 1852, il a fallu faire deux parts des produits :

L'Etat a touché pour les mois de janvier et février 2,166,026 71

et la Compagnie pour dix mois................... 15,366,998 20

Les frais d'exploitation pour la part de la Compagnie ont été de........... 5,289,095 09

Soit 34.42 0/0, ce qui a laissé net................ 10,077,903 11

Le placement des fonds disponibles a donné un bénéfice de............... 2,477,161 23

Total des bénéfices.... 12,555,064 34 qui ont été employés jusqu'à due concurrence de la manière suivante :

Intérêts à l'Etat sur les sommes à lui dues........	1,599,305 55
Intérêts des obligations..	1,704,000 »
Abonnement pour timbre (1)	70,200 »
Intérêts aux actions.....	2,100,000 »
Total des sommes payées..	5,473,505 55
laissant un solde de.......	7,081,558 79

dont un quart seulement ou en nombre rond.......... 1,860,000 » peut être distribué aux actionnaires à titre de dividende, et le surplus reporté au compte de profits et pertes.

Le dividende de 1,860,000 fr., représente exactement pour chaque action... 7 fr. 75. Il sera payé à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juillet prochain, en même temps que le semestre des intérêts, soit.. 6 fr. 25.

Ensemble, à toucher au 1er juillet prochain, 14 fr. par action.

RÉSULTATS PROBABLES DE 1853.

Les trois premiers mois de cette année ont produit, brut............. 4,082,809 64

La même période de 1852 avait donné............. 3,410,693 96

Différence en plus.. 672,115 68 ou 19.71 0/0.

Si cette proportion se soutenait, la recette totale de l'année 1853 serait de 21 millions.

La Compagnie voulant prévoir toutes les éventualités compte seulement sur............... 20,000,000 »

D'où il y aurait à déduire, pour frais à 35 0/0. ..... 7,000,000 »

Reste un bénéfice net de 13,000,000 »

A quoi il faut ajouter :

Bénéfices de 1852, non distribués............	5,221,558 79
Produits des placements de fonds..............	2,660,000 »
Ensemble........	20,881,558 79

Cette somme pourra être employée ainsi :

Intérêts à l'Etat.......	1,919,166 90
— aux obligations.	3,408,000 »
Au Trésor, abonnement de timbre...........	110,400 »
Intérêts sur les actions..	3,000,000 »
Ensemble........	8,437,566 90
Il restera ainsi.........	12,443,991 89
dont moitié pour les actions	6,221,995 94

et moitié restera au compte de profits et pertes, pour être réparti plus tard.

Les actionnaires toucheront ainsi pour 1853 :

Intérêt à 5 0/0 sur 250 fr.......	12 50
Dividende, environ............	26 »
Ensemble	38 50

par action, ou 5 1/2 0/0 sur le cours de 950 f.

Pour 1854, la Compagnie pourra distribuer la totalité de ses bénéfices, plus le solde du compte de profits et pertes, ce qui portera à un chiffre très-élevé le montant du dividende.

Aucune observation n'ayant été présentée par les actionnaires, le dividende de 1852 a été fixé à 7 fr. 75 c. par action ; il sera payable en même temps que l'intérêt de 6 fr. 25 c., ensemble 14 fr. par action, à partir du 1er juillet prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Le timbre des actions et des obligations eût coûté 2,208,000 fr. La Compagnie, au lieu de faire cette dépense, a fait avec le Trésor un abonnement annuel de 110,400 fr.

Chemin de Paris à Sceaux.

Une assemblée générale des créanciers du chemin de Paris à Sceaux a eu lieu mercredi dernier 6 avril. Dans cette réunion les administrateurs ont soumis diverses propositions de nature à améliorer la situation des créanciers de ce chemin ; ces propositions ont été adoptées à l'unanimité moins une voix. On sait que ce chemin, construit dans le but d'expérimenter le système des trains articulés, n'a reçu du gouvernement ni appui, ni encouragement. Les actionnaires, les créanciers qui ont ainsi, grâce à leurs capitaux, facilité l'essai d'un système dont le succès a été complet, ont été totalement abandonnés. Cet abandon se produisait pendant qu'on accordait des améliorations à des lignes fondées assurément à les obtenir, mais qui n'y avaient cependant pas un droit aussi réel que la ligne de Sceaux. Nous pensons que le gouvernement de l'Empereur est disposé à améliorer le sort des actionnaires et des créanciers du chemin de Paris à Sceaux ; mais nos renseignements nous laissent craindre que si le concours du gouvernement améliore effectivement la situation des créanciers de ce chemin, il n'apporte pas un changement très-sensible au sort actuel des actionnaires et par suite au cours des actions.

Des considérations supérieures ne nous permettent pas d'entrer dans l'examen des modifications qui paraissent devoir être accordées par le gouvernement, mais nous pouvons seulement faire connaître que l'Etat, en échange d'un faible et bien insuffisant appui, exige que la voie soit rétrécie, afin qu'elle soit en harmonie avec toutes les autres voies de chemin de fer.

Nous espérons pouvoir prochainement publier, sans inconvénients, tous les détails relatifs à cette affaire.

G. LENOIR.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DES ACTIONNAIRES.

Séance du mardi 29 mars 1853,

Présidée par M. Edouard Rodrigues, administrateur.

RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale au nom du Conseil d'administration par M. Emile Pereire, directeur.

Messieurs,

Depuis l'origine de notre Société, jamais une Assemblée générale ne s'est réunie sous des auspices plus favorables ; grâce à l'appui que vous nous avez prêté dans les plus mauvais jours, grâce à la confiance dont vous nous avez constamment honorés, nos efforts ont été couronnés d'un plein succès ; nous nous en réjouis-

nons doublement, puisque ce succès réalise nos espérances et vous dédommage de la persévérance avec laquelle, depuis dix-huit ans, vous nous avez secondés.

L'an dernier, nous vous annoncions que nous étions désormais entrés dans la période des améliorations. La fin de nos épreuves venait d'être marquée par l'un des premiers décrets du pouvoir souverain de Louis Napoléon; ce décret, rendu le 24 décembre 1851, indemnisait toutes les Compagnies de chemins de fer des dévastations dont elles avaient été victimes en février 1848. La nôtre était celle qui avait le plus souffert. La part qui, dans l'indemnité totale, nous a été payée, s'est élevée à 1,229,620 f. 90 c. Cette somme avait son importance, mais elle en tirait une plus grande encore du principe qu'elle consacrait; car, comme nous vous le disions le 27 mars de l'année dernière, « en » effaçant ces déplorables traces de nos trou» bles révolutionnaires, le gouvernement a con» solidé la propriété des chemins de fer, et a » puissamment contribué ainsi à relever le cré» dit de cette grande industrie. » Cette appréciation a reçu, depuis un an, une éclatante consécration, non-seulement pour ce qui concerne notre Société, mais pour toutes les Compagnies de chemins de fer, et c'est par plus d'un milliard qu'il faut chiffrer la plus-value de la fortune publique, dans la seule branche de l'industrie des chemins de fer, depuis le décret du 24 décembre 1851.

Nous devions consigner ici un nouveau témoignage de notre gratitude pour cet acte de haute justice.

Vous nous aviez donné des pouvoirs à l'effet réaliser une convention provisoire, signée avec M. le ministre des travaux publics, pour la concession d'un chemin de fer se dirigeant des Batignolles à Auteuil par les Thernes, l'avenue de Neuilly et Passy, et vous y aviez ajouté l'autorisation de consentir les modifications qui pourraient être réclamées par le gouvernement. Des oppositions s'étant produites depuis ce vote, de la part de plusieurs maires des communes traversées, la ratification de la convention a dû être ajournée pour être soumise à l'examen du Conseil d'Etat. Toutes les objections présentées ayant été levées quant au tracé principal, le projet primitif a été scindé: la concession de la ligne des Batignolles à Auteuil a été faite par décret du 18 août 1852, quant à l'embranchement se dirigeant par les Thernes et Sablonville sur le pont de Neuilly, il a été ajourné, parce que les enquêtes d'utilité publique n'avaient pas été préalablement faites; mais le gouvernement a stipulé un engagement de notre part pour son exécution, dès que les formalités auraient été remplies.

Nous avons accepté cette solution avec d'autant plus d'empressement que cet embranchement, très-avantageux pour notre Compagnie, ne pouvait être construit et exploité que par nous, en raison de la situation tout exceptionnelle de notre gare de Paris. Forts de cette conviction, et désireux, d'ailleurs, de prouver au gouvernement à quel point, dans la plupart des cas, les oppositions faites aux Compagnies de chemins de fer sont aveugles et injustes, nous avons attendu, avant de mettre aux enquêtes le nouvel embranchement sur le pont de Neuilly, que son exécution fût formellement demandée par l'autorité municipale de Neuilly. Ce que nous avions prévu s'est réalisé. Par suite de pétitions signées dans cette commune, et des démarches itératives de son maire, M. le ministre des travaux publics a réclamé la réalisation de notre engagement, et a mis le projet aux enquêtes. L'exécution de cet embranchement sera prompt et facile, ce sera le complément du plan qui avait obtenu votre approbation.

Depuis cette époque et en raison des espérances très-fondées que fait naître dans les communes de Neuilly, Passy et Auteuil l'exploitation de nos lignes nouvelles, nous avons reçu plusieurs demandes d'embranchements et prolongements.

En premier lieu, les communes de Rueil, de Bougival, de Louveciennes et de Marly sollicitent l'exécution d'une ligne partant de Nanterre, s'approchant de Rueil, le plus près possible de l'ancienne route de Saint-Germain et aboutissant à Bougival près la machine de Marly. Ces communes ne se trouvent qu'imparfaitement desservies par les omnibus que nous avons établis entre notre station actuelle de Rueil et la chaussée de Bougival.

En second lieu, la commune d'Argenteuil sollicite le prolongement de la ligne actuelle sur Ermont; M. le préfet de Seine-et-Oise, de concert avec cinquante maires ou conseillers municipaux de communes intéressés à ce prolongement, a fait la même demande à M. le ministre des travaux publics, et l'autorité municipale d'Argenteuil a profité de la présence de l'Empereur dans cette commune pour lui adresser à cet égard des sollicitations qui, par suite, sont devenues l'objet d'un examen administratif.

L'exécution de ce projet, à la réalisation duquel votre Conseil d'administration attache aussi une grande importance, a soulevé quelques objections de la part de la Compagnie du chemin du Nord. Dans cette situation, et convaincu de l'utilité d'une jonction qui ouvrirait au chemin du Nord une nouvelle issue dans l'un des quartiers les plus riches de la capitale, votre Conseil n'a pas hésité, sur une proposition dont il m'appartenait de prendre l'initiative, à suspendre toute demande en concession, attendant du temps et d'une étude plus attentive de la question la modification inévitable d'une première impression.

L'œuvre qui s'agirait d'accomplir étant sollicitée par des besoins locaux et répondant à un intérêt public sérieux; il est impossible qu'on ne trouve pas une solution favorable pour tout le monde. Les enseignements que donnent chaque jour les faits nouveaux qui se produisent dans l'industrie des chemins de fer permettront, nous n'en doutons pas, de régler cette question à la satisfaction commune.

Quant à présent, nous nous bornerons à reporter notre station du territoire de Gennevilliers, où elle est actuellement placée, sur celui d'Argenteuil, et à prolonger le chemin jusqu'aux carrières, afin d'y effectuer directement sur nos wagons le chargement des plâtres tant pour les retours sur la Normandie et sur l'Ouest que pour l'approvisionnement de Paris et de la grande banlieue que nous allons desservir.

Des négociations pour la traversée de la Seine et pour la cession de diverses propriétés se poursuivent dans le but de réaliser prochainement ce travail partiel.

Une nouvelle ligne nous est demandée, c'est le prolongement du chemin d'Auteuil par Boulogne, jusqu'au pont de Sèvres. Nous venons de la faire étudier; elle se présente dans des conditions d'exécution facile; son exploitation sera simple, les trains d'Auteuil n'auront qu'à continuer leur trajet sur une longueur de 3 kilomètres 1/2; comme pour le prolongement d'Argenteuil il n'y aura pas un convoi de plus dans la gare de Paris. Nous avons fait dresser les plans de cette ligne ainsi que de l'embranchement de Bougival, et nous allons demander leur mise aux enquêtes. Quant au prolongement du chemin d'Argenteuil, il a déjà subi cette formalité en 1847 à la demande de M. Andraud, et la commission a été unanime pour en reconnaître l'utilité.

L'importance pour Argenteuil comme pour Bougival et pour Sèvres, comme pour Neuilly, Passy et Auteuil des voies de fer dont nous venons de vous entretenir s'apprécie par quelques chiffres: l'embranchement d'Argenteuil avec le service incomplet qui existe encore avait vu sa circulation s'élever en huit mois (du 1er mai au 31 décembre) de 106,103 en 1850, à 190,799 voyageurs en 1851 dans la période correspondante; c'était, ainsi que nous vous le disions dans notre dernier rapport, une augmentation de 80 0/0. Dans l'exercice 1852, la circulation s'est accrue de nouveau de 80 0/0 relativement à celle de 1851, grossie de l'accroissement que nous venons de vous signaler. Voici les chiffres comparatifs pendant les huit derniers mois des trois dernières années (1):

Du 1er avril au 31 décembre

	Voyageurs.	Recettes.
1850....	106,103	59,127 f. 35 c.
1851....	190,799	103,064 43
1852....	298,013	127,659 57

Pour l'année entière, la circulation sur Argenteuil a été de 226,105 voyageurs en 1851, et de 386,233 en 1852.

Le Conseil vous demande les autorisations nécessaires pour suivre auprès de l'autorité supérieure les négociations pour la concession des prolongements du chemin d'Auteuil et du chemin d'Argenteuil, et pour l'embranchement de Bougival.

Au moment de notre dernière assemblée générale nous vous avons fait part du gain en première instance du procès que nous avait intenté la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest au sujet de l'exécution du traité à forfait pour les travaux de la gare de Paris et du raccordement de Viroflay; ce jugement avait été frappé d'appel; depuis, et à la date du 26 avril dernier un traité intervenu avec les nouveaux administrateurs de cette Compagnie a mis fin à toute contestation.

La créance de notre Société, fixée à la somme principale de 4,405,000 fr., nous a été réglée en 4,405 obligations de 1,250 fr. chacune, au prix de 1,000 fr.

Les obligations provenant de cette transaction ont été mises à la disposition de nos actionnaires au prorata des actions possédées par eux aux conditions auxquelles nous les avions reçues; il en a été souscrit seulement 1,945; les 2,460 obligations restantes ont été vendues avec un bénéfice de 190,085 fr. qui figure sur le compte des intérêts de l'exercice 1852.

Le même traité stipulait les conditions du partage du matériel et des ateliers possédés en commun par les Sociétés de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain.

Cette division s'est opérée dans les conditions les plus convenables pour les deux Compagnies: pour le partage des ateliers, on a tenu compte des besoins spéciaux des deux exploitations; chaque Compagnie a conservé ce qui, par les dispositions locales, était le plus approprié à son service et, comme la forme des bâtiments et la nature des machines fixes et outils ne comportait pas une coupure représentant matériellement la part afférente à chaque Compagnie, nous avons dû consentir une soulte pour ce que nous avons conservé en sus de notre part dans les bâtiments, outils et ma-

(1) Le chemin d'Argenteuil a été ouvert au mois d'avril 1851; les huit mois comparés correspondent à l'année qui a précédé et aux deux années qui ont suivi l'ouverture.

chine fixe. Quant au matériel roulant, machines, voitures et wagons, on l'a divisé par catégorie, et le sort a réglé l'attribution à chaque compagnie de la part qui lui revenait. Quelques machines, spécialement propres au service de Saint-Germain, étant échues par le sort à la Compagnie de l'Ouest, nous les avons reprises à des conditions qui ont été fixées par les ingénieurs des deux compagnies.

La séparation est aujourd'hui complète; elle s'est faite d'une manière très-libérale de part et d'autre, et il ne dépendra pas de nous que les bons rapports établis entre les deux administrations ne continuent.

Le service de l'Ouest proprement dit s'est installé provisoirement dans notre gare à dater du 20 juillet. Ce service est incomplet; les travaux spéciaux de la gare de l'Ouest, retardés d'abord par la convocation tardive du jury, puis par un pourvoi en cassation formé contre la décision qu'il avait rendue, se poursuivent avec activité; en attendant, les trains de l'Ouest transbordent leurs voyageurs à Versailles, ce qui est incommode et devra cesser dès que le service définitif sera établi.

Le service des marchandises n'a pu encore commencer, la gare des Batignolles ne pouvant être livrée que dans quelques mois.

Quant au service de banlieue entre Paris et Versailles, nous l'avons continué pour le compte de la Compagnie de l'Ouest, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 octobre; à dater de cette dernière époque, il a été repris par cette compagnie, et depuis ce moment, le partage des voyageurs s'est continué comme il existait avant la réunion de la rive droite avec la Compagnie de l'Ouest; sur l'ensemble de la circulation, les deux tiers ont choisi la rive droite, et un tiers seulement a choisi la rive gauche; ce résultat démontre les avantages de notre point de départ, et permet de juger, trop tard sans doute, l'utilité relative des deux lignes de Versailles.

Après l'exposé des diverses affaires dont nous venons de vous entretenir, nous avons à analyser les comptes qui vous ont été distribués.

L'actif mobilier et immobilier présente un accroissement :

1° De 611,465 fr. 37 c. sur l'atelier et l'outillage, le matériel roulant et les approvisionnements divers; cet accroissement s'explique par les soultes résultant du partage des ateliers et du matériel effectué avec la Compagnie de l'Ouest, et de commandes nouvelles de wagons pour répondre à l'extension de notre service;

2° De 2,707,137 fr. 37 c. sur les propriétés et terrains réalisables; cet accroissement provient de la plus-value que ces propriétés ont acquise par suite du prix des ventes que nous avons réalisées et d'une estimation rigoureuse de ce qui nous reste.

Dans l'actif au compte de 1851, ces propriétés ne figuraient que pour une somme de 1,490,867 fr. 63 c., représentant le prix d'acquisition, des intérêts et une portion de l'amortissement de nos emprunts; à la dernière assemblée générale, nous avions déclaré, en réponse à une question qui nous avait été posée, que ce chiffre était bien au-dessous de la réalité.

Les mêmes immeubles figurent, dans les comptes de 1852, pour une somme de 4,198,005 francs. Cette nouvelle appréciation est justifiée par ce fait que, depuis la clôture de cet exercice, les terrains de la place d'Europe ont été vendus pour une somme de 2,329,690 fr. Au moyen de cette réalisation et de celles que nous allons nous mettre en mesure de faire pour le surplus de nos propriétés, le compte spécial de ces acquisitions se soldera par un bénéfice net de 2,622,447 fr. 91, qui se trouve porté au bilan de cet exercice à un compte spécial.

Les sommes payées au 31 décembre dernier, pour le raccordement de l'Ouest et l'agrandissement de la gare de Paris, s'élèvent à 3,720,421 fr. 05 c. Des sommes importantes ont été soldées depuis le commencement de cette année, tant pour les travaux spéciaux de l'Ouest, que pour les nouveaux groupes, les salles d'attente, vestibules et magasins que nous établissons dans notre gare de Paris pour le service spécial du chemin de Saint-Germain et celui des lignes d'embranchement qui viendront s'y rattacher. Nous devons vous donner quelques détails à ce sujet.

Avant le traité avec la Compagnie de l'Ouest, le service de notre gare de Paris était divisé en trois groupes : un à droite, en partant, composé de six voies et de deux quais, exclusivement consacré au service de Rouen, du Havre, de Dieppe et de leurs embranchements; un second groupe, situé au centre de la gare et composé de quatre voies et de deux quais, était exclusivement affecté au service des chemins de fer de Saint-Germain et d'Argenteuil; un troisième groupe, à gauche, composé également de quatre voies et de deux quais, était exclusivement affecté au service du chemin de fer de Versailles (rive droite). Par suite des agrandissements, la surface de la gare a été doublée; Rouen, le Havre et Dieppe ont conservé leur groupe, qui a le même nombre de voies que la gare du chemin de fer de Strasbourg; Saint-Germain, indépendamment de son groupe actuel de quatre voies et de deux quais, a repris le groupe semblable, antérieurement affecté à Versailles, et a fait construire un troisième groupe identique aux deux autres, de sorte qu'il va se trouver en possession d'un nombre de groupes représentant ensemble douze voies et si quais et de plusieurs salles d'attente; ce qui lui permettra de satisfaire à tous les besoins qui pourront résulter, tant de l'adjonction de nouveaux embranchements, que du développement de ses services. Quant à la Compagnie de Versailles et de l'Ouest, il a été établi pour elle deux groupes, chacun de quatre voies et de deux quais, ensemble huit voies et quatre quais, et la longueur de ces quais a été doublée relativement à ceux dont la Compagnie de Versailles avait l'usage avant le traité.

Le service de la gare de la rue Saint-Lazare présentera conséquemment un ensemble de six groupes, réunissant un front de vingt-six voies et de douze quais, indépendamment des voies latérales pour le service des messageries et des marchandises. Dans aucun chemin de fer connu il n'existe des dispositions aussi vastes, aussi complètes.

Pour ajouter à ces facilités, la Compagnie de Saint-Germain a fait construire au-dessous de ses vestibules, de ses salles d'attente et de celles de Versailles et de l'Ouest, de vastes locaux qui se trouvent placés au rez-de-chaussée de ces établissements, de plain-pied avec la cour principale et la place du Havre. Ces locaux, accessibles aux camions par l'impasse Bony et l'impasse d'Argenteuil, et dans lesquels les wagons pourront descendre de la gare tout chargés et y être remontés de même, ont une surface de 5,000 mètres. Ce sont de vastes entrepôts ou magasins dans les conditions d'emploi et d'accès les plus commodes, les plus économiques, et qui, en outre, sont placés au centre du plus beau quartier de Paris. Ces magasins sont construits entièrement à nos frais, et l'usage nous en est exclusivement réservé. Cette dépense, comme celle de la construction du troisième groupe, augmentera le coût de notre gare de Paris. Vous apprécierez assez l'importance de ces établissements pour ne point regretter cet agrandissement, que la réalisation d'éventualités très-prochaines nous permettra d'utiliser.

C'est également en vue des développements de notre service que nous avons élargi tous nos ponts et nos remblais entre Paris et Asnières; le pont en pierre à la sortie du souterrain des Batignolles, sous la rue d'Orléans, était à deux arches et à quatre voies; il va recevoir une troisième arche, qui complétera un passage pour six voies; six voies sont également établies sous le pont de la rue Cardinet, qui donne entrée à la gare des marchandises. Un avant-corps des ateliers, qui est très-rapproché des voies de circulation, est en démolition, ce qui complétera sur ce point un passage de six voies; le pont établi après la gare, sur la route de la Révolte, avait trois voies, il a été élargi dès la fin de l'année dernière et porté à sept voies. Deux ponts à la suite, sur des chemins vicinaux, dans la commune de Clichy, ont été portés l'un à quatorze voies, l'autre à sept voies. Enfin, le pont biais, qui traverse la route d'Asnières, a été construit à quatre voies, les poutres en bois ont été remplacées par des ouvrages entièrement en fer. Tous les remblais, entre Batignolles et la Seine, sont faits de manière à ménager des élargissements plus considérables que ceux qui ont été opérés au passage des ponts. Ces élargissements pourront recevoir des voies de garage, et pourront par là être utilisés à des dépôts de bois, charbons et matériaux de toute espèce. Notre gare de Paris sera ainsi continuée sans interruption jusqu'au port de Clichy, sur une longueur de près de cinq kilomètres. Toutes les piles et culées en maçonnerie du pont sur la Seine, à Asnières, sont terminées sur une largeur de quatre voies (l'ancien pont n'en avait que trois), la charpente en tôle s'achève dans les ateliers de MM. Goulu, aux Batignolles, et va être mise en place au commencement de cette campagne.

Les dépenses de l'élargissement du chemin figurent au bilan à un compte spécial, parce qu'elles ne doivent pas rester entièrement à notre charge. En vertu des traités passés avec la Compagnie de Rouen, la dépense pour une ou deux voies supplémentaires devra être supportée pour un tiers par cette Compagnie, les deux autres tiers par la nôtre. Lorsque la circulation entre Paris et Asnières nécessitera la pose des voies additionnelles, les terrains, les remblais, ces ouvrages d'art seront tout préparés, quelques jours suffiront pour la pose des rails, et, c'est à ce moment seulement que le remboursement du tiers de l'ensemble des dépenses pourra être réclamé par nous.

Les travaux d'embranchement du chemin de fer d'Auteuil, retardés par les formalités d'enquête, n'avaient absorbé, à la fin du dernier exercice, qu'une somme de 368,870 fr. 04 c. Ces formalités touchent à leur terme; un arrangement intervenu entre la ville de Paris et notre Compagnie, et approuvé par le gouvernement, met gratuitement à notre disposition tous les terrains dépendant du bois de Boulogne traversés par ce chemin. En échange de cet abandon, notre Compagnie s'est engagée à établir à ses frais, avec le concours des propriétaires riverains et des communes des Batignolles et de Neuilly, un boulevart à droite et à gauche de notre chemin de fer, entre la gare des marchandises des Batignolles et la grande avenue de l'Etoile, en face la porte Maillot.

La commune des Batignolles nous accorde une subvention de 35,000 fr., celle de Neuilly

de 15,000 fr., et plusieurs propriétaires nous livrent gratuitement leurs terrains. Ce double boulevart, qui aura sur son parcours deux ou trois stations intermédiaires du chemin d'Auteuil, va provoquer l'établissement de nombreuses constructions et augmenter la clientèle régulière de notre chemin.

La commission d'enquête, à la demande du conseil municipal des Batignolles, a réclamé l'ouverture d'une station près du pont Cardinet. Cette station, qui mettra en communication la commune des Batignolles avec le bois de Boulogne et les communes de Neuilly, Passy et Auteuil, pourra, à l'aide des correspondances de nos omnibus de Paris, mettre les divers quartiers de la capitale en relation avec cette partie des Batignolles et en particulier avec les gares de marchandises de Rouen, du Havre et de l'Ouest.

Avant de donner ces développements à notre exploitation, nous nous sommes mis au courant des services analogues sur les chemins de fer de ceinture de Londres, et il résulte des faits que nous avons constatés que la plupart des grandes lignes aboutissant à Londres ont reconnu la nécessité de se mettre en rapport avec le chemin de Blackwall, qui n'a que six kilomètres et demi, mais qui possède la gare la mieux située dans Londres; dans ces dernières années, le service des voyageurs a pris sur cette ligne et sur l'embranchement des docks des Indes au chemin de Birmingham un très-grand développement. Le service des marchandises, d'abord nul sur le chemin de Blackwall, commence à s'installer sur l'embranchement des docks et produit d'excellents résultats; ces services vont maintenant s'établir sur le chemin de Blackwall et d'importants travaux sont exécutés, tant pour ces nouveaux transports que pour les nouveaux embranchements.

Il est remarquable que ces lignes identiques à la nôtre, qui, comme la nôtre, coupent transversalement les grandes artères aboutissant à la capitale et traversent des faubourgs importants, ont, comme nous et en même temps que nous, reconnu la nécessité de se mettre en mesure de satisfaire aux développements du trafic des voyageurs et des marchandises, soit par des agrandissements de gare, soit par l'addition de voies supplémentaires, soit enfin par l'ouverture de nombreux embranchements.

Voici quelques extraits des rapports présentés aux assemblées générales de ces deux Compagnies; on croit y lire, sous d'autres noms, la description des études que nous poursuivons et des travaux que nous exécutons depuis dix-huit mois.

On lit dans le rapport du *Chemin de jonction des docks*, du 19 février 1853 :

« Deux lois doivent être présentées au parlement pendant cette session, dans le but d'obtenir la concession du chemin de fer se rattachant à la ligne de la Compagnie, et chacun d'eux, s'il était accordé, en augmenterait le trafic. L'un serait *le chemin de Camden à Heampstead*, avec *prolongement sur Willesden*, et unirait ainsi le *Nord Western railway au South Western*, à Brentford; l'autre s'embranchant sur notre ligne pour relier *Hackney wick à Woodfore*, localité qui produira un grand mouvement.

» Il est à votre connaissance que l'on fait les travaux préparatoires pour la construction immédiate du marché à bestiaux dans les prés de Copenhague.

» L'extension des travaux nécessaires *pour mettre le chemin de fer de Nord Western en communication avec les magasins de Haydon square*, a causé un retard dans le commencement du transit entre la ligne de Blackwall et ces magasins; ces travaux sont maintenant presque terminés et le résultat sera l'augmentation immédiate du service sur ce chemin. »

On lit dans le rapport du chemin de fer de Blackwall du 8 février 1853 :

« Les travaux d'agrandissement de la station de Fenchurch street se sont exécutés aussi rapidement que le temps a pu le permettre. Tous les terrains sont achetés, et les travaux ont été donnés à l'entreprise; il y a tout lieu de croire que le chiffre de 60,000 livres sterl. (1,500,000 fr.), montant de l'évaluation des dépenses, ne sera pas dépassé. Les directeurs sont d'avis qu'il serait éminemment utile, peut-être même absolument nécessaire, de continuer l'agrandissement de la station jusqu'aux Minories, au lieu de le restreindre entre Fenchurch-Street et Crutched Friars. L'emplacement, nécessité par le trafic qui aura lieu sur cette ligne aussitôt que la gare de Londres sera terminée, trafic qui, sous peu, se développera beaucoup, a déterminé les directeurs à émettre cet avis. L'estimation, qui leur a été présentée pour la continuation d'agrandissement, s'élève à 25,000 livres sterl. (625,000 fr.)

« A ce sujet, il doit encore être présent à la mémoire des actionnaires que, en l'année 1846, on obtint la permission d'élargir la voie entre Stepney et Fenchurch street. Les avantages qu'offre la position de votre gare de la Cité ont fait prévoir aux directeurs qu'il serait, tôt ou tard, nécessaire d'élargir la voie, afin de pouvoir recevoir le trafic d'autres chemins de fer, et, sur leurs recommandations, les autorisations nécessaires furent obtenues en 1849 et 1851. Ces permissions, quant à ce qui regarde l'achat des propriétés, ne sont valables que jusqu'au mois de juillet de cette année. Les directeurs n'hésitent donc nullement à émettre l'opinion que le moment d'élargir la voie est arrivé, afin de profiter de tous les bénéfices qui peuvent provenir du trafic que toutes les lignes de chemins de fer en communication avec la nôtre vont amener à Fenchurch street.

» Il a été fait une évaluation du coût des terrains nécessaires pour l'emplacement de deux voies supplémentaires, ainsi que du prix des travaux que nécessiterait la pose d'une nouvelle voie. Cette évaluation ne se montait qu'à 100,000 liv. st. (2,500,000 fr.). Les directeurs ne doutent nullement que des arrangements peuvent être faits, qui, appuyés par l'augmentation du trafic, rendront ce déboursé à la fois prudent et productif; ils proposent, en conséquence, que la somme de 125,000 liv. st. (3,125,000 fr.) soit empruntée au moyen d'obligations, afin d'élargir la voie jusqu'à Stepney, et d'agrandir la gare de Londres. »

Enfin, on nous écrit de Londres, à la date du 22 février :

« Le chemin de fer de jonction de Birmingham aux docks des Indes, ne se relie pas encore au *chemin de fer du Great Western à la station de Paddington*, mais il y a deux projets pour atteindre ce but, actuellement soumis à l'approbation du Parlement : l'un, de *Camden à Paddington*, en tournant Primerose-Hill et Saint-John's-Wood, et l'autre de *Camden à Willesden*, en remontant jusqu'à *Hampstead*.

» La Compagnie de jonction des docks n'a pas l'intention, dans ce moment-ci de prolonger sa ligne jusqu'à la gare du pont de Londres, en se reliant *au chemin de Croydon*, mais la reconstruction du Palais de Cristal à Sydenham, ayant fait naître plusieurs projets d'embranchement entre les lignes du *South Western* et du *South Eastern*, l'adoption de l'un d'eux suffira pour amener la ligne jusqu'au pont de Londres. Il est aussi question de relier la ligne de jonction des docks à la rive droite de la Tamise en aval de Greenwich par un bateau à vapeur qui fonctionnerait entre la station de Blackwall et la rive opposée, où un embranchement se rattachera au chemin de Greenwich à Londres. On avait songé un moment à se servir du tunnel, pour unir les deux rives; mais les terrains qui l'avoisinent sont d'une valeur tellement élevée qu'on a dû renoncer à ce projet. »

Nous avons donné ces renseignements avec quelques détails, afin de vous montrer que, en Angleterre comme chez nous, les chemins de fer cherchent, par la réunion de leurs gares, à multiplier leurs points de départs, non-seulement pour faciliter le service et le transit des marchandises, mais pour aller chercher les voyageurs dans les quartiers les plus populeux; les chiffres que nous avons encore à vous citer vous montreront en outre que les chemins de fer, après avoir abrégé et fait, en quelque sorte, disparaître les grandes distances, s'adaptent admirablement au service d'omnibus, et effectuent aux abords de Londres des transports de faubourg à faubourg, de rue à rue : il résulte des derniers comptes rendus que le chemin de jonction des docks, qui a 7 stations sur une longueur de 11,600 mètres, a eu, en 1852, un transport de 3,958,500 voyageurs, et une recette de 1,389,982 fr. Le service des marchandises s'y est élevé à 100,000 tonnes, et celui des charbons, pour huit mois, à 250,000 tonnes.

Quant au chemin de Londres à Blackwall, qui sert de tête au chemin de jonction des docks, il a 6 stations sur sa longueur qui n'est que de 6 kilomètres 1/2, il a transporté 6,065,547 voyageurs en 1852, et sa recette s'est élevée à 1,140,000 fr., plus 314,125 fr. pour péage payé par la ligne de jonction des docks pour l'usage de la gare de Londres. Ces deux chemins, qui ont dans la cité une gare de départ circonscrite aujourd'hui à *deux voies* et *deux quais* pour un *mouvement moyen de 27,463 voyageurs par jour*, effectué *par 228 convois également par jour*, présentent ensemble une circulation de 10,024,057 voyageurs pour l'année 1852, et une recette de 2,729,982 fr., ou environ 27 centimes par voyageur.

Lorsqu'on voit des besoins nouveaux se révéler ainsi, et produire tout d'abord des résultats aussi surprenants, aussi inespérés, on peut attendre beaucoup de l'exploitation de nos lignes nouvelles des Batignolles, de Neuilly, de Passy, d'Auteuil, du bois de Boulogne, et de leurs relations ultérieures avec les communes de Boulogne et de Sèvres, quand cette exploitation pourra s'effectuer à bas prix et avec des départs espacés de vingt en vingt minutes, peut-être de quart d'heure en quart d'heure.

Nous avons parlé, Messieurs, d'une vente de 2,329,690 fr. de terrains, situés sur la place d'Europe. Cette vente a été faite à la Compagnie des Docks Louis-Napoléon.

Un premier traité relatif aux terrains situés au delà de la place, et montant à 1,169,425 fr., est définitif; il nous a été payé, en signant ce contrat, une somme à valoir de 523,153 f. 20 c.; le surplus sera payé dans environ deux mois. Le second traité, applicable aux terrains endeçà de la place d'Europe, sera définitif du jour où les nouveaux statuts de la Société des Docks auront été approuvés. La moitié du prix de ces terrains sera payée comptant, et le surplus quatre mois après.

Nous avons conclu, avec la même Compagnie,

une convention pour le déblai des terrains sur lesquels les docks doivent être établis. Le cube à déblayer était évalué de 4 à 600,000 mètres. D'après le périmètre définitif des terrains, ce dernier chiffre sera atteint. Pour une opération de cette nature, le terrassement proprement dit est l'accessoire; le transport est seul la chose essentielle. Ce transport représente un million de tonnes. Malgré les réductions notables que nous avons consenties sur le chiffre de notre tarif, et bien que les docks trouvent une grande économie au marché qu'ils ont fait avec notre Compagnie, ce transport, disons-nous, procurera à notre Société un bénéfice important pour l'exercice 1853. Sans le concours de notre chemin, des déblais aussi considérables auraient nécessité pour la Compagnie des Docks une dépense de 50 0/0 plus élevée, et auraient demandé un temps trois fois plus long. Notre intervention aura pour résultat de hâter l'achèvement des docks, par conséquent, l'époque à laquelle ils augmenteront les produits de notre chemin.

Dans les nouveaux projets pour la réalisation des docks, le périmètre des terrains précédemment destinés, dans Paris, à leur usage, a été réduit de plus de moitié; ce qui a été retranché sur ce point présente une économie de 8 millions sur le prix des terrains, et de 4 à 5 millions sur les déblais et constructions. D'après les nouvelles combinaisons, en remplacement de ces espaces dispendieux, il sera créé des établissements spéciaux sur les bords de la Seine, à Clichy, entre le pont d'Asnières et l'usine de blanc de zinc. Un port d'embarquement et de débarquement, qui, à l'aide d'appareils mécaniques, réalisera des économies de temps et d'argent, sera établi sur ce point pour le service de la navigation de la haute et de la basse Seine et de l'Oise. Les bateaux qui, aujourd'hui, empruntent les canaux ou qui remontent au quai d'Orsay, à l'entrepôt des vins et à Bercy, pourront s'arrêter à Clicy, où ils trouveront des docks-entrepôts desservis par des voies de garage, permettant de transborder directement les marchandises des bateaux dans les wagons; ces voies, en communication avec le chemin de Saint-Germain, mettront le port de Clichy en relation directe avec les docks, et par le chemin de fer de ceinture, avec tous les chemins rayonnant autour de Paris. Le port de Clichy évite le long circuit que décrit la Seine en passant par Courbevoie, Puteaux, Suresnes, Saint-Cloud, Sèvres et Auteuil; il évite le passage des des ponts et abrège le trajet de 20 kilomètres, relativement au quai d'Orsay, et de 25 kilomètres, relativement à l'entrepôt des vins et à Bercy.

L'établissement des docks, par les facilités nouvelles de crédit, de consignation, de vente et de transit qu'il va offrir au commerce, concentrera sur notre ligne une partie importante du service des autres gares de marchandises reliées entre elles par le chemin de Ceinture. Par la voie spéciale qui aboutit déjà au port de Clichy, et qui mettra ce port en communication avec les gares des Batignolles, les docks et la gare de Paris, nous allons pouvoir faire circuler sur notre ligne une partie des marchandises que Paris expédie ou reçoit par la navigation, et ce supplément de produits peut être obtenu par nous sans nuire en aucune façon à la circulation existante sur les lignes de chemins de fer aboutissant à Paris, car le port de Clichy ne créera pas les services de navigation, ces services existent à côté de ceux des chemins de fer, seulement ils aboutissent avec plus de frais, avec plus temps et plus d'embarras aux ports Saint-Nicolas, Saint-Bernard, de Bercy et de la Villette; ils trouveront aux abords de notre chemin une abréviation de parcours, des moyens de déchargement plus faciles et une économie de frais de camionnage. En vous signalant ces développements de notre entreprise, nous n'avons assurément pas la prétention de vous faire espérer que nous absorberons tout le mouvement de la navigation. Il nous suffirait du dixième de ce qui existe aujourd'hui pour constituer en notre faveur un revenu important; car la navigation représente un mouvement annuel de 2,500,000 tonnes, tandis que les chemins de fer aboutissant à Paris, tout en réalisant des bénéfices toujours croissants, ne représentent que 1,500,000 tonnes, et dans ce dernier chiffre, les chemins de fer de Rouen, de Dieppe et du Havre ne sont compris que pour 311,000 tonnes.

Si, en raison de l'extension du service des docks, le port de Clichy devenait insuffisant, il y serait suppléé par les facilités de déchargement et de garage qu'offrent le port et notre ancienne gare du Pecq. Cette gare n'a pu jusqu'à présent être utilisée pour le service des marchandises, parce qu'après un parcours de 18 kilomètres en chemin de fer, il fallait opérer un transbordement à Paris et subir les frais d'un déchargement et d'un camionnage, montant à 3 fr. 50 c. ou 4 francs par tonne pour rendre la marchandise à domicile chez les négociants ou à l'entrepôt des Marais. Aujourd'hui la position est changée, les 18 kilomètres à parcourir sur le chemin de Saint-Germain éviteront le parcours en remonte de la Seine des 50 kilomètres qui séparent le port du Pecq des ports de Paris, et une très-grande partie de la marchandise amenée par le chemin de Saint-Germain, lorsqu'elle arrivera dans les docks de notre gare de Paris, se trouvera rendue à sa destination avec l'économie des 3 fr. 50 c. ou 4 francs par tonne de déchargement et de camionnage.

La navigation aura de plus l'avantage d'être mise ainsi en relation par le chemin de ceinture avec les chemins du Nord, de l'Ouest, de Strasbourg, de Lyon et de Bordeaux pour la transmission des marchandises qu'elle aura à livrer ou à recevoir.

Tels sont, Messieurs, les résultats que nous avons obtenus après de laborieux efforts; si favorables qu'ils soient, ils ne sont pas imprévus, voici ce que celui qui a l'honneur de parler devant vous, écrivait il y a vingt et un ans dans le *Journal du Commerce* du 5 mai 1832 :

« Napoléon avait bien compris ce développement de population, lorsqu'il annonçait que » dans quarante années, Paris serait au pont » de Neuilly; cette prévision était évidemment » empreinte du caractère de grandeur qu'il » imprimait à toutes ses conceptions; mais, » comme ce ne sont pas seulement les magnifiques avenues, ni les arcs de triomphe qui » constituent les villes florissantes, Paris, abandonné à sa propre direction, a pris un écoulement plus utile pour sa population laborieuse ; la grande capitale cherche maintenant un nouveau rivage sur la Seine ; elle est » appelée à le trouver entre Clichy et Saint-Ouen.

» Cette pensée doit donc diriger les actes de » l'administration ; elle doit incessamment favoriser cette extension, c'est le meilleur » moyen de dégager les quartiers encombrés et » malsains; la situation élevée du revers de » Montmartre, au nord de Paris, augmente » considérablement la salubrité des nouveaux » quartiers de Monceaux et de Batignolles.

» C'est donc à Tivoli qu'il faut placer l'entrepôt.

» Le déplacement de la population qui en » résulterait rendrait indispensable de nouvelles constructions, partant un accroissement » de travaux, et cette considération n'est pas » la moins importante de toutes. »

Ce qu'avait annoncé l'empereur Napoléon, il y a près d'un demi-siècle, sera réalisé par les grands travaux qui inaugurent le règne de Napoléon III. Les docks, le boulevart Malesherbes, le chemin de ceinture, les chemins de Passy, d'Auteuil et de Neuilly, et les embellissements du bois de Boulogne vont accélérer avec une prodigieuse activité cette extension de la capitale.

Après vous avoir fourni les éléments d'appréciation de la phase entièrement nouvelle dans laquelle notre chemin de fer vient d'entrer, nous allons vous parler de l'exploitation pendant l'exercice 1852.

D'après les états qui vous ont été distribués, cet exercice a donné un produit net supplémentaire de 141,936 fr. 69 c. relativement à l'exercice de 1851. Le produit du transport des voyageurs sur notre ligne y figure pour une somme de 83,949 fr. 69 c. Cette augmentation est plus importante que son chiffre ne l'indique, car elle a été obtenue après une diminution considérable dans le prix des places. En 1851, le prix moyen perçu sur toutes nos stations avait été de 76 centimes; en 1852, ce prix moyen est tombé à 59 centimes, mais le nombre des voyageurs qui n'avait été en 1851 que de 1,629,487, s'est élevé en 1852 à 2,236,161, ce qui présente une augmentation de 606,674 voyageurs.

Nous ne comptions pas sur un accroissement aussi rapide.

Après une expérience de dix-huit mois, et sans sortir du système des bas prix, nous avons affiché une légère modification de nos tarifs à dater du 15 avril; nous avons maintenu l'abaissement pour les billets simples de Saint-Germain, Chatou, Rueil et Nanterre, abaissé de 10 centimes celui des billets simples pour Colombes et Argenteuil, et supprimé, pour toutes les stations, l'abaissement exceptionnel applicable aux billets d'aller et de retour, qui présentait une trop grande complication dans le service. Cette simplification dans le tarif se résumera par une augmentation moyenne de 5 c. 1/2 sur le prix des places. Nous sommes convaincus non-seulement que cette faible augmentation ne diminuera pas la circulation actuelle, mais qu'elle ne ralentira pas son mouvement ascensionnel. Nous comptons obtenir à l'aide de cette perception supplémentaire, un accroissement de recette pour l'exercice courant de 150,000 francs environ.

A l'appui de cette opinion, nous pouvons vous citer un exemple qui nous fournit notre service d'omnibus dans Paris. Depuis longtemps nous percevions 15 centimes au départ de la gare, et nous transportions gratis des stations dans Paris à l'embarcadère. Depuis le mois de novembre dernier, le prix des omnibus a été porté à 15 centimes à l'aller comme au retour, et le nombre total des voyageurs a été, depuis cette époque jusqu'au 20 de ce mois, de 166,247, produisant une recette de 24,937 francs; dans la même période de l'année précédente, le nombre des voyageurs avait été de 192,684, et la recette de 12,891 francs.

La recette a été doublée, et il y a eu une réduction de 26,437 voyageurs, mais cette réduction n'est qu'apparente, car depuis le 1er novembre dernier, le service du chemin de Versailles est resté distinct du nôtre, et la Compagnie de l'Ouest a établi dans notre cour des omnibus spéciaux qui transportent les voya-

geurs gratis à l'aller comme au retour. Les résultats que nous avons obtenus depuis le 1er novembre équivalent conséquemment, malgré l'augmentation du prix, à un accroissement de circulation.

En résultat, les bénéfices nets de 1852, y compris un solde de 1,884 fr. 85 c. de l'exercice 1851, se sont élevés à fr. 1,491,489 95 qui ont été appliqués de la manière suivante :

Solde du compte des intérêts des actions, des obligations et des comptes courants, déduction faite du revenu des propriétés,	fr. 431,468 47	
Prélèvem. pour la réserve,	45,000 »	
Il reste à distribuer : 1° Aux actionnair., en sus des 25 fr. par action, payés le 1er octobre dernier, un dividen. de 37 f. 50 c. p. act., montant, p. les 18,000 actions, à	675,000 »	
2° Aux coupons de fondation à raison de 16875	337,500 »	
Solde à porter au compte de l'exercice 1853,	2,521 »	
Somme égale,		1,491,489 95

Ce dividende payé, les actionnaires auront reçu, pour l'année, une somme totale de 62 fr. 50 par action.

La situation de notre Compagnie peut se résumer de la manière suivante :

Les intérêts le dividende distribués aux actionnaires sont pour l'exercice 1852, de 62 f. 50 c'est un accroissement de 26 fr., relativement à l'exercice 1851, qui avait produit 36 fr. 50 par action. Les résultats de l'exercice 1852 ont été améliorés, il est vrai, par les bénéfices réalisés sur la vente des obligations de l'Ouest par des placements de fonds disponibles et quelques recettes sur les services antérieurs. L'emploi des fonds, provenant de la vente de nos terrains nous permettra, dans l'exercice courant, comme dans le précéant, de continuer des placements qui amélioreront également encore, d'une manière très-notable, le dividende cet exercice. Nous aurons, en outre, une recette extraordinaire provenant du produit net des terrassements des Dock

L'augmentation de nos tarifs nous donnera, en outre, une recette supplémentaire d'au moins 150,000 fr. non compris les accroissements que les développements ordinaires du trafic de notre ligne et des lignes d'embranchements doivent nous procurer. Le chemin de fer d'Auteuil, que nous espérons ouvrir vers le commencement du second semestre de cette année, grossira les recettes de l'exercice courants et nous promet pour l'année prochaine des produits importants.

Le transport des marchandises pour les Docks et provenant, soit du chemin de fer de ceinture, soit de la navigation de Clichy et du Pecq, et par les facilités que nos vastes magasins dans Paris vont pouvoir lui offrir, nous donnera bientôt des recettes que l'avenir fécondera.

L'achèvement des gares de Paris et des Batignolles pour le service du chemin de l'Ouest, nous fera, dès cette année, entrer en jouissance du péage de cette ligne, qui n'a produit en 1852 que la somme insignifiante de 8,599 fr.

La construction des embranchements sur le pont de Neuilly et sur le pont de Sèvres, ceux qui seront dirigés sur Bougival et sur les carrières d'Argenteuil, ajouteront aux recettes de l'année prochaine.

Enfin, nous pouvons compter dans les exercices suivants sur les produits du péage de la ligne de Caen et Cherbourg. Ce péage calculé sur une recette brute de 18,000 fr. par kilomètres, devrait s'élever pour la part nous revenant sur le parcours de Colombes à Paris à 185,000 fr. Cette somme s'accroîtrait ou se réduirait, selon que le chemin de Caen et Cherbourg produirait plus ou moins de 18,000 francs par kilomètre.

Telle est, Messieurs, la situation présente de notre Compagnie et celle que l'avenir lui promet.

Pour faire face aux dépenses que nécessiteront les travaux dont nous venons de vous entretenir, vous aurez à statuer dans l'assemblée générale extraordinaire, convoquée pour le 11 avril prochain, sur une combinaison financière qui aura pour résultat de procurer 4 millions et demi à notre Société sans créer de nouvelles obligations et sans consentir aucun prélèvement privilégié à l'égard de nos actionnaires, nous voulons parler de la capitalisation des coupons de fondation.

D'après nos statuts les produits de notre exploitation reçoivent l'affectation suivante :

Sur les premiers produits on prélève :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts;

2° L'intérêt à 5 0/0 du capital fourni par les actionnaires.

Cette distribution opérée, l'excédant de bénéfices nets est réparti comme suit :

Moitié aux actionnaires ;

Un quart aux coupons de fondation pour l'apport de la concession;

Un quart à la réserve qui est réduite, à 1/2 0/0 du capital en raison de l'affectation du surplus au service des emprunts.

D'après cette combinaison, si l'on fait verser 4,500,000 fr. aux coupons de fondation, ce qui forme la moitié des 9 millions versés par les actionnaires, car c'est le rapport dans lequel les actions et les coupons participent à la répartition des dividendes, on place les coupons dans la même condition que les actions. Les coupons dans ce cas recevront comme les actions 5 0/0 d'intérêt sur le capital versé et continueront à toucher leur part dans l'excédent de bénéfices nets. Il n'y aura rien de changé au dividende des actions actuelles, il restera ce qu'il est. L'intérêt du nouveau capital versé sera payé conjointement avec celui des actionnaires primitifs et au même taux. Les coupons de fondation disparaissent ainsi et deviennent des actions.

Le versement de 4,500,000 fr. représentant le capital de 9,000 actions, le fonds social de votre Société devrait être représenté par 27,000 actions de 500 fr. chacune, mais le prix auquel les développements de notre entreprise ont porté la valeur de nos titres a déterminé votre Conseil d'administration à vous proposer la division de chacune de nos actions en quatre titres; de cette manière, et après la conversion des coupons de fondation, le fonds social de notre Compagnie se trouverait représenté par 108,000 actions.

En élargissant ainsi la base financière de notre Société, et en réduisant les coupures de nos titres à une valeur qui se rapprochera de 500 fr., on rendra leur négociation plus facile et on les classera dans un plus grand nombre de mains.

Cette combinaison nécessitera une modification des statuts sur laquelle vous ne pourrez régulièrement statuer, ainsi que nous venons de vous le dire, que dans l'assemblée générale du 11 avril.

Ces modifications devront ensuite être soumises à l'approbation du gouvernement.

Nous avons dû vous exposer par avance les bases de cette combinaison financière, afin que vous puissiez connaître les ressources sur lesquelles nous comptons pour solder les travaux des embranchements que vous avez approuvés l'an dernier et ceux dont nous venons de vous entretenir.

Des motifs de santé ont décidé M. Touchard à se démettre de ses fonctions d'administrateur; nous avons vivement regretté cette détermination, qui nous prive d'un collaborateur éclairé dont nous avions apprécié les connaissances spéciales et l'expérience. Nous avons provisoirement fait choix, pour le remplacer, de M. Emile Clapeyron, ingénieur en chef des mines, que son expérience des questions de chemins de fer recommande également à votre confiance; l'un des fondateurs de notre entreprise, et chargé par nous de suivre et diriger dès 1835, conjointement avec M. Stéphane Mony, l'exécution des travaux d'établissement de notre chemin, son concours ne nous a jamais manqué depuis. Nous ne doutons pas, Messieurs, que vos suffrages ne confirment les nôtres.

Nous vous proposerons, aussi, de donner à M. Touchard un témoignage de reconnaissance et d'estime en le nommant administrateur honoraire.

Nous ne terminerons pas, Messieurs, sans rendre à notre ingénieur en chef, M. Eugène Flachat, la justice qui lui est due pour le dévoûment et le talent dont il a fait preuve; dans toutes les circonstances, dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, son concours ne nous a jamais fait défaut.

D'après les dispositions de l'art. 17 de nos statuts, les pouvoirs de MM. Aureau et Des Arts, administrateurs, étant expirés, vous aurez à pourvoir à leur remplacement; ils peuvent être réélus.

Nous vous demandons de ratifier et approuver les modifications qui ont été introduites dans nos tarifs depuis la dernière assemblée générale.

Enfin, il y a lieu de procéder au tirage au sort des numéros des obligations dont le remboursement devra être effectué le 1er janvier prochain.

L'assemblée, après la lecture de ce rapport,

Approuve les comptes rendus au 31 décembre 1852;

Fixe le dividende à 62 fr. 50 par action, et à 108 fr. 75 par coupon de fondation;

Donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour passer toutes conventions relatives aux embranchements indiqués dans le rapport et à tous autres;

Ratifie les modifications apportées dans les tarifs;

Réélit administrateurs, pour trois ans, MM. Aureau et Des Arts;

Nomme M. Emile Chapeyron administrateur en remplacement de M. Touchard, maintenu comme administrateur honoraire.

Toutes ces résolutions ont été prises à l'unanimité.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle tenue le 31 mars 1853, par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Messieurs,

Le décret du 27 mars 1852, en réunissant à la ligne d'Orléans les lignes du Centre, de Bordeaux et de Nantes, a introduit de profondes modifications dans nos propres conditions d'existence. Notre exploitation s'étendait sur de plus longs parcours, le chiffre de notre fonds social était plus que triplé, et une refonte complète de nos statuts devenait nécessaire. En venant vous rendre compte aujourd'hui de l'usage que nous avons fait des pouvoirs que vous nous aviez conférés dans vos réunions des 20 avril et 25 mai derniers, pour la reconstitution de la Compagnie d'Orléans; en vous apportant les résultats du premier exercice de la *fusion*, nous aurons naturellement à traiter un grand nombre de questions. D'un autre côté, beaucoup d'entre vous qui n'étaient pas actionnaires des quatre lignes aujourd'hui réunies, seront sans doute bien aises de recevoir des communications un peu détaillées sur les divers éléments qui forment désormais la grande entreprise à laquelle ils se trouvent associés. Personne ne devra donc s'étonner si notre rapport de cette année est plus développé qu'à l'ordinaire. Ce rapport devait se ressentir et de la nouveauté de la situation et de l'importance qu'ont prises toutes nos affaires.

Nous l'avons d'ailleurs divisé, selon notre méthode habituelle, en trois chapitres distincts.

Le premier chapitre traitera de notre situation financière, du compte de premier établissement et de l'état actuel de nos travaux.

Le second chapitre vous fera connaître les principaux faits qui se rattachent à notre exploitation.

Pour le troisième chapitre sont réservées les questions relatives à l'administration générale de la Compagnie.

CHAPITRE PREMIER.

Situation financière. — Compte de premier établissement.

Dans les données primitives de la fusion, le capital social était établi à 88,167,000 fr. représentés par 176,334 actions.

Mais, dans votre assemblée générale du 25 mai dernier, vous avez, sur notre proposition, admis comme plus convenable et plus juste que ce fonds fût porté au montant des sommes réellement versées par les actionnaires des quatre lignes, soit à 142,750,000 fr., ce qui pouvait se faire par une augmentation des 3/5 dans le nombre des actions. De plus, pour arrondir le chiffre à 150 millions, vous avez autorisé la création de 17,866 actions complémentaires, et l'émission de ces actions au cours de 700 fr.

C'est conformément à ces décisions qu'a été établie la situation financière qui suit :

RECETTES.

1° Montant du fonds social (1)		150,000,000 »
2° Réalisation du capital du premier emprunt,		9,999,000 »
3° Réalisation du capital du deuxième emprunt,		9,999,750 »
4° Reçu à compte du troisième emprunt de 51,000,000. (Reste à recevoir 25,237,905.)		25,762,095 »
5° Produits de matériaux vendus et recouvrements divers (figurant dans le compte arrêté au 28 février 1852),		189,168 44
6° Reconstitution de 7,113 actions de capital amorties avant la fusion, et dont le prix d'émission a été fixé à 350 fr. (5,404 de ces actions ont été émises; il reste à émettre 1,709 actions.)		2,489,550 »
7° Fonds de réserve de la Compagnie du Centre devenu sans objet, et qui accroît les ressources du compte de premier établissement,		423,522 70
8° Bénéfice réalisé sur 17,866 actions nouvelles au capital nominal de 500 fr., savoir :		
Sur 17,731 actions émises à 700 fr.	3,546,200	
Sur 135 actions émises par fractions, au cours de la Bourse,	65,486	
	3,611,686	3,611,686 »
9° Reliquat, au 30 juin, du fonds social des Compagnies fusionnées (1)		1,025,064 40
10° Recettes diverses, depuis le 28 février 1852,		33,170 92
Total des recettes,		203,533,008 30

DÉPENSES.

Dépenses de premier établissement du chemin de Paris à Orléans, au 28 février 1852,	58,062,594 48	
Dépenses du 28 février au 30 juin 1852, époque de la fusion,	1,941 96	
Dépenses de renouvellement du matériel et de la voie, antérieures à la fusion et qui doivent être imputées au compte de premier établissement,	1,736,757 01	
Total des dépenses relatives au chemin de Paris à Orléans,	59,801,293 45	59,801,293 45
Prix d'acquisition du chemin de fer du Centre,		16,500,000 »
d° d'Orléans à Bordeaux,		21,666,666 65
d° de Tours à Nantes,		10,000,000 »
Dépense d'ordre, pour balance de l'augmentation de 3/5 sur le fonds social, portée au chapitre des recettes,		52,900,000 »
Dépenses effectuées sur toutes les sections, du 30 juin 1852 au 28 février 1853,		15,906,138 71
Total des dépenses,		176,774,098 81

RÉSUMÉ.

Les recettes s'élèvent à	203,533,008 30
Les dépenses à,	176,774,098 81
L'excédant des recettes sur les dépenses est de	26,758,909 49
En ajoutant à cet excédant le solde créditeur des comptes divers, qui s'élève à	7,362,759 55
On obtient un total de	34,121,669 04

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures arrêtée au 28 février 1853, est représenté de la manière suivante :

1° Espèces en caisse,	977,095 53
2° Valeurs en portefeuille,	33,144,574 51
Somme égale,	34,121,669 04

Nous venons de dire que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	26,758,909 49
Si nous ajoutons à cet excédant le solde qui reste à recouvrer en 1853, sur le dernier emprunt, soit	25,237,905 »
Nous trouvons que nos ressources réalisées ou à réaliser dans le cours de l'année 1853, s'élèvent à	51,996,814 49

Nous avons la certitude que cette somme sera plus que suffisante pour couvrir les dépenses qu'il sera possible de faire dans le courant de cette année, et qu'elle laissera même un notable excédant à reporter sur l'exercice 1854. Nous serons donc libres de pourvoir avec réflexion et opportunité aux besoins que créeront les travaux qu'il nous reste à faire pour achever la totalité de notre réseau.

L'empressement avec lequel le dernier emprunt a été souscrit, et surtout la prospérité de la Compagnie ne nous permettent pas de douter de la facilité avec laquelle nous nous procurerons, à un taux avantageux, les ressources qui nous deviendront successivement nécessaires. C'est ici le lieu de faire remarquer que les recettes réalisées à ce jour sur l'emprunt de 51 millions, dépassent d'environ 8 millions les versements exigibles, ce qui est un indice de la confiance des prêteurs.

Nous n'avons plus à mettre sous vos yeux, cette année, la situation du compte de la réserve destinée à pourvoir au renouvellement du matériel et de la voie. La fusion des quatre Compagnies et les modifications survenues dans notre acte constitutif, ont changé la forme sous laquelle nous faisions face à ces dépenses. Aux termes de l'art. 51 de nos nouveaux statuts, un fonds de réserve de 5 millions doit être constitué à partir de l'époque de l'achèvement des travaux, au moyen de retenues successives de 3 0/0 par an sur les produits.

Après vous avoir fait connaître la situation de notre fonds de premier établissement et ses ressources disponibles, il nous reste à vous exposer, Messieurs, les travaux que nous avons exécutés en 1852, et les résultats que nous pouvons nous en promettre pour 1853.

Avant la fusion, la concession du chemin d'Orléans ne comprenait qu'une longueur de 133 kilomètres ; aujourd'hui le réseau complet embrasse un développement d'environ 1,470 kilomètres, et des travaux considérables restent à accomplir encore pour le mettre en exploitation dans les délais fixés par le décret du 27 mars 1852.

Sur la ligne de Paris à Orléans et Corbeil, les travaux de premier établissement pouvaient être considérés comme terminés, si nous étions restés dans nos anciennes conditions d'existence. Mais le développement de nos transports, l'ouverture des prolongements décrétés à l'époque de la fusion, ont révélé de nouveaux besoins auxquels nous avons dû satisfaire.

En 1852, il a été exécuté des travaux considérables à la gare de Paris du côté de l'arrivée, pour suppléer à l'insuffisance de nos anciennes constructions, et établir de nouvelles voies de service. En 1853, des travaux analogues devront être exécutés du côté du départ. La gare de marchandises d'Ivry n'est déjà plus en rapport avec le mouvement de marchandises qui s'y produit et qui, nous l'espérons, s'accroîtra de plus en plus. Diverses autres gares de marchandises ont dû recevoir une augmentation importante, notamment la gare de Bouray, par suite de l'extension du commerce de farines des vallées de l'Orge et de l'Essonne. Enfin, la gare d'Orléans attend des agrandissements conformes aux exigences de la situation.

Depuis longtemps, nous avions entrepris de renforcer la voie en remplaçant successivement par des rail

---

(1) Le fonds social était autrefois, pour la seule Compagnie d'Orléans, de

Compagnie d'Orléans, de	40,000,000 »
Prix d'acquisition du chemin de fer du Centre,	16,500,000 »
Prix d'acquisition du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux,	21,666,666 65
Prix d'acquisition du chemin de fer de Tours à Nantes,	10,000,000 »
Ensemble,	88,166,666 65
Augmentation de 3/5 sur le fonds social,	52,900,000 »
Valeur nominale de 17,866 actions 77/100 à 500 fr. l'une, créées pour porter le capital social à 150 millions	8,933,333 35
Total,	150,000,000 »

(1) Reliquat du fonds social de la Compagnie du Centre,

Reliquat du fonds social de la Compagnie du Centre,	2,228,960 68
Reliquat du fonds social de la Compagnie de Nantes,	520,384 24
Ensemble,	2,749,344 92
A déduire : Montant des sommes dues par la Compagnie de Bordeaux,	1,724,280 43
Reste,	1,025,064 49

de 36 kilog., les anciens rails de 30 kilog., trop faibles aujourd'hui pour notre trafic; nous profitons de l'ouverture des prolongements pour activer cette opération, en employant comme voies de service et de garage, les rails que nous retirons des voies principales d'Orléans. Pendant plusieurs années encore, nous aurons à faire sur le chemin d'Orléans les dépenses indispensables pour mettre ainsi cette tête de ligne en mesure de faire face à la masse des transports qui viennent y affluer.

Sur l'ancienne concession de la Compagnie du Centre, comprenant le chemin d'Orléans à Nevers et à Châteauroux, les travaux de premier établissement étaient terminés avant la fusion. Mais nous avons dû, pendant l'année 1852, travailler activement sur les nouveaux prolongements qui nous ont été accordés. Ces prolongements comprennent une longueur totale de 350 kilomètres, répartis comme il suit :

Du Guétin à Clermont.........	150 kilomètres.	
De Saint-Germain à Roanne....	65	—
De Châteauroux à Limoges	135	—

Ils nous ont été concédés, comme le reste du chemin, dans les conditions d'exécution de la loi de 1842, qui laisse au compte de l'État la construction complète du chemin jusqu'à la plateforme du ballast, ainsi que l'établissement des stations et dépendances, la Compagnie n'étant chargée que de la voie, du matériel roulant et des installations accessoires de son service.

De ce partage résulte la conséquence que la Compagnie ne peut commencer ses travaux que lorsque l'État a terminé les siens. Il ne dépend donc pas de nous de devancer notablement les délais prévus dans le décret du 27 mars 1852, pour la mise en exploitation successive des diverses sections.

La partie la plus avancée est celle de Clermont, sur laquelle nous allons exploiter cette année, une section de 82 kilomètres, entre le Guétin et Varennes. MM. les ingénieurs de l'État, contrariés par une saison exceptionnellement pluvieuse, n'ayant pu nous livrer, le 31 décembre dernier, toute l'étendue du chemin qu'ils devaient remettre à la Compagnie, aux termes du décret du 27 mars, nous avons redoublé d'efforts pour que ce retard de force majeure ne reculât pas l'époque d'ouverture de notre exploitation. A moins de circonstances défavorables, et que nous ne prévoyons pas en ce moment, nous serons en mesure d'exploiter la section de Guétin à Moulins, de 50 kilomètres de longueur, dans la première quinzaine de mai. Nous profiterons ainsi du mouvement des nombreux voyageurs qui se rendent à Vichy. Six semaines ou deux mois plus tard, nous pousserons notre exploitation à 32 kilomètres plus loin, à la station de Varennes.

Dès cette année, nous pourrons commencer le ballastage et la pose des voies sur la section de Clermont.

Afin d'accélérer l'achèvement des travaux, nous avons suivi, sur cette branche du chemin du Centre, un système que vous avez déjà approuvé. Nous nous sommes chargés de construire, moyennant un prix réglé à forfait, les stations qui devaient être établies par l'État, et, en même temps, nous avons rétrocédé cette construction à des conditions qui nous garantissent contre toutes chances de perte. La même marche a été adoptée pour la construction d'un grand viaduc sur l'Allier, évalué à 1,600,000 fr., et pour divers ponts par-dessus ou par-dessous le chemin de fer. Le montant total des divers travaux entrepris ainsi pour le compte de l'État approche de 3,000,000 fr.

Dans la direction de Limoges, des causes analogues à celles que nous vous signalions plus haut ont empêché MM. les ingénieurs de l'État de nous livrer complétement, jusqu'à ce jour, la section de Châteauroux à Argenton, dont nous devions prendre possession au 31 décembre dernier. Nous espérons que ce retard touche à son terme, et que nous pourrons ouvrir l'exploitation de cette section, qui a 31 kil. de longueur, vers le commencement du mois d'août.

C'est sur cette partie, d'ailleurs, que nous faisons en grand l'essai d'un nouveau système de voie, à l'aide de coussinets-plateaux rendant inutile l'emploi de traverses en bois. Si les résultats déjà obtenus dans des expériences partielles sont confirmés par cet essai plus décisif, nous trouverons un avantage notable à la généralisation du système, et nous y procéderons successivement.

En résumé, sur les prolongements du Centre, nous mettrons en exploitation une longueur de 113 kilomètres en 1853. Une longueur égale composée des sections de Varennes à Clermont, 68 kilomètres; une longueur égale, composée des sections d'Argenton à la Souterraine, 45 kilomètres, seront mises en exploitation en 1854. Il ne nous restera plus à terminer, pour les années suivantes, qu'une longueur de 124 kilomètres formée par les sections de la Souterraine à Limoges 59 kilomètres, et celles de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne (65 kilomètres).

La troisième partie de notre réseau est celle qui formait l'ancienne concession de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux.

Nous y avons ouvert, au mois de septembre dernier, la section d'Angoulême à Bordeaux, d'une longueur de 135 mètres.

L'exploitation d'une section séparée du réseau principal par une lacune de 113 kilom., a imposé des charges exceptionnelles à la Compagnie et n'a pu réaliser l'augmentation de transports qui est la conséquence naturelle de l'allongement continu d'une grande ligne. Nous devons donc vous faire connaître les motifs qui nous ont obligés de suivre cette marche anormale dans nos travaux. Et, en même temps, nous vous exposerons les conditions, un peu différentes de celles de la loi de 1842, dans lesquelles est placée cette partie de notre réseau.

La concession du chemin d'Orléans à Bordeaux avait été faite en 1844, dans les conditions pures et simples de la loi de 1842, et pour une durée de 27 ans, 278 jours. C'est sous l'empire de cette loi que la section d'Orléans à Tours, longue de 115 kilomètres, a été construite et mise en exploitation le 2 avril 1846. L'État avait, d'ailleurs, dirigé ses travaux de construction de telle sorte que la section d'Angoulême à Libourne se trouvât la première terminée après celle d'Orléans à Tours.

Le 6 août 1850, intervint une nouvelle loi qui, en échange d'une augmentation dans la durée de la concession, imposait à la Compagnie de nouvelles charges, notamment l'obligation de construire à ses frais toutes les stations non encore adjugées par l'État, et celle d'exploiter toutes les parties du chemin un an après leur livraison, tout en conservant, pour la pose de la seconde voie, un autre délai de trois ans après la mise en exploitation. Cette loi du 6 août 1850 n'a pas été abrogée par le décret de fusion du 27 mars 1852, et c'est ainsi que nous nous sommes vus forcés d'exploiter la section d'Angoulême à Bordeaux, un an après sa livraison, qui n'avait été complétée qu'en 1851 par l'achèvement des travaux de l'État entre Libourne et Bordeaux.

Antérieurement à cette époque, en juillet 1851, la section de Tours à Poitiers, longue de 101 kilomètres, avait été ouverte à la circulation. Il ne nous reste donc à combler aujourd'hui, pour établir une ligne continue entre Paris et Bordeaux, que la lacune de Poitiers à Angoulême, longue de 113 kilomètres.

Avant de vous rendre compte de l'état d'avancement des travaux sur cette partie, nous devons vous faire connaître, en quelques mots, le système d'exécution adopté par l'ancienne Compagnie d'Orléans à Bordeaux, et que nous sommes dans l'obligation de continuer.

En 1844, cette Compagnie avait passé avec MM Mackensie et Brassey, entrepreneurs anglais, un marché à forfait pour l'exécution complète du chemin dans la limite des obligations contractées par elle-même. Ce marché comprenait, par conséquent, non-seulement la construction de la voie et de ses dépendances, mais encore la fourniture de tout le matériel roulant.

C'est sous l'empire de ce contrat qu'ont été exécutées toutes les parties déjà exploitées du chemin d'Orléans à Bordeaux, et que doivent être terminés les travaux restant à faire pour l'ouverture de la dernière section entre Poitiers et Angoulême, et pour la pose complète de la seconde voie entre Tours et Libourne.

Quant aux travaux des stations mis à la charge de la Compagnie par la loi du 6 août 1850, et évalués à 2 millions, ils ne sont pas compris dans le forfait de MM. Mackensie. Ils ont déjà été exécutés en partie et continueront à l'être, au moyen de marchés spéciaux passés avec les entrepreneurs qui nous paraîtront présenter les meilleures garanties d'une bonne et rapide exécution.

Sur la section d'Angoulême à Bordeaux ouverte l'année dernière, les bâtiments des stations intermédiaires sont complétement achevés, et nous avons pu éviter la dépense des bâtiments provisoires auxquels on est souvent obligé de recourir au début d'une exploitation.

La gare d'Angoulême, établie dans les anciens bâtiments de l'école de marine, cédés par l'État; la gare de Libourne, dont l'importance est considérable, ont été partiellement livrées à l'exploitation, dès l'ouverture, et il ne reste plus aujourd'hui à y faire que des travaux de détail et quelques aménagements intérieurs. La gare de Bordeaux, construite sans luxe inutile, mais avec le caractère monumental que comporte une tête de ligne aussi importante, sera complétement achevée à la fin du mois de mai, et, en attendant, le service des voyageurs se fait commodément dans l'une des gares définitives destinées au service des marchandises.

Ainsi que nous vous le disions plus haut, Messieurs, l'ouverture prochaine de la lacune de Poitiers à Angoulême est pour nous l'objet d'une préoccupation incessante. Nous étions décidés à ne reculer devant aucun sacrifice pour hâter ce résultat, si intéressant pour la prospérité de votre entreprise, si impatiemment attendu par le public. Malheureusement, là aussi, des circonstances de force majeure ont empêché l'État de nous livrer ses travaux le 1er janvier, comme nous l'avions toujours espéré. Dès cette époque, nous avions en chantier à Angoulême tous les matériaux nécessaires pour la pose de 40 kilomètres de voie. Ces approvisionnements ont été immobilisés, et c'est seulement avant-hier que le passage a pu être livré à nos trains de construction dans la tranchée contiguë à la gare d'Angoulême. Malgré cette circonstance fâcheuse qui aura certainement retardé de deux mois l'ouverture de la ligne, nous ne sommes pas restés inactifs : nous avons commencé la pose de notre voie du côté de Poitiers; nous avons fait attaquer le ballastage sur tous les points isolés où les travaux de l'État nous avaient été livrés. Nous avons augmenté nos approvisionnements et pris toutes les mesures pour que, de notre fait, l'ouverture de la ligne ne fût pas retardée d'un seul jour. Vous comprendrez qu'il nous est difficile de préciser une date pour cette ouverture, au moment où nos travaux ne font que commencer, et en présence des variations atmosphériques dont nous menace encore une saison très-peu favorable.

Nous avons, cependant, l'espoir que, si aucune nouvelle cause de retard ne se produit, nous pourrons mettre en exploitation la section complète de Poitiers à Angoulême dans le courant de juillet prochain.

Sur la section de Tours à Nantes, les travaux de premier établissement touchent à leur terme.

Au moment de la fusion, l'exploitation de la ligne entière était établie sur les deux voies; il ne restait donc à achever que les travaux des gares et stations mises à la charge de la Compagnie par la loi du 6 août 1850, et les travaux de raccordement avec le port maritime de Nantes.

Aujourd'hui, toutes les petites stations intermédiaires sont achevées, à une seule exception près. La gare définitive d'Angers est très-avancée; elle pourra, vers la fin du mois de mai, être livrée à l'exploitation. Quant à la gare de Nantes, qui forme tête de ligne, et dont l'importance est par conséquent beaucoup plus grande, elle est très-avancée aussi, mais le service ne pourra en prendre possession complète que vers la fin de l'année courante. Du reste, nous pouvions dès à présent, vous affirmer que nous ne dépasserons pas, dans nos dépenses, la somme de deux millions à laquelle étaient évaluées les charges nouvelles imposées à la Compagnie par la loi du 6 août 1850.

Cette loi accordait à la Compagnie un délai de dix ans pour la construction de ses gares définitives. C'est en échange de la renonciation à cette clause, contre laquelle protestaient énergiquement les villes de Nantes et Angers, que la Compagnie a obtenu, le 23 août 1851, le concours de l'État au projet de raccordement avec le port maritime de Nantes. En exécution de cette convention, l'État a construit des travaux considérables qui ont permis à la Compagnie de poser, le long des quais, sur une longueur de 3 kilomètres, des voies susceptibles d'être parcourues par les locomotives, et qui relient directement la gare de marchandises avec le port maritime, de manière à permettre le transbordement direct du wagon dans le navire et réciproquement. Les travaux de la Compagnie se sont exécutés simultanément avec ceux de l'État; ils viennent d'être terminés. Nous pourrions donc, dès maintenant, jouir de cet avantage important pour notre exploitation, si nous étions en possession de l'établissement qui doit servir de *terminus* à cette voie de raccordement. Cet établissement se composera d'une cale verticale de 120 mètres de longueur, pour l'usage exclusif de la Compagnie, et d'un vaste terrain dans lequel nous pourrons entreposer les marchandises qui ne sont pas destinées à une réexpédition immédiate. Les crues fréquentes de la Loire et l'avancement de la saison n'ont pas permis encore à l'État de terminer la

cale verticale, et, quant au terrain, qui doit être acheté en partie aux frais de l'État et en partie aux frais de la Compagnie, des difficultés judiciaires nous empêchent d'en prendre possession. Nous nous sommes donc mis en instance auprès de l'administration pour obtenir les moyens de suppléer, par une installation provisoire, aux retards de notre organisation définitive sur ce point.

Le développement progressif de notre réseau exploité, l'activité de plus en plus grande de nos transports, entraînent, vous le comprendrez, Messieurs, une augmentation proportionnelle dans notre matériel roulant. Nous avons dû porter toute notre attention sur ce point, et, malgré l'encombrement momentané des ateliers, nous nous sommes assuré des ressources en rapport avec nos besoins. Nous possédons, en ce moment, 244 machines-locomotives en service; M. Mackensie nous en doit encore 46 en complément de son marché; nous en avons commandé 30 autres à deux constructeurs présentant les meilleures garanties d'habileté; enfin, nous nous sommes déterminés à en faire construire 14 dans nos propres ateliers. Nous aurons donc, à la fin de l'année courante, au moins 280 machines en service, et ce nombre sera porté à 334 à la fin de 1854. Comme, à cette époque, le développement total de notre réseau exploité ne sera encore que d'environ 1,250 kilomètres, nous serons en mesure de faire face à toutes les exigences du trafic, au moyen d'un service d'entretien bien organisé. Toutes ces machines seront construites sur les meilleurs modèles aujourd'hui connus.

Une augmentation analogue était nécessaire dans le nombre de nos voitures à voyageurs et surtout de nos wagons à marchandises, dont l'insuffisance met obstacle, en ce moment, au développement de notre trafic. Indépendamment des voitures et wagons que nous doit encore M. Mackensie, nous avons commandé à plusieurs fournisseurs 1,000 wagons de diverses natures. Notre approvisionnement en véhicules de toute espèce sera, d'ici à un an, porté à plus de 4,000 voitures ou wagons.

Pour les wagons, d'ailleurs, comme pour les machines locomotives, les nombres que nous venons de vous indiquer ne doivent pas être considérés comme définitifs, et de nouvelles augmentations sont à prévoir. Elles auront lieu au fur et à mesure de l'avancement de nos travaux, de manière à ne pas engager prématurément vos capitaux, et à profiter des améliorations successives que l'expérience introduit dans la construction du matériel roulant des chemins de fer.

Pour terminer le tableau de nos travaux de premier établissement, suivant le cadre tracé au début de ce chapitre, il nous reste, Messieurs, à vous faire connaître l'état actuel de la question, en ce qui touche l'embranchement de Poitiers à la Rochelle et Rochefort.

Aux termes du décret du 27 mars 1852, l'exécution de l'embranchement de Poitiers à la Rochelle deviendra obligatoire pour la Compagnie dès que le montant des subventions à fournir par les localités s'élèvera à 4 millions.

Les conseils généraux des trois départements intéressés et les conseils municipaux des villes principales ont bien voté, en principe, des subventions dont le montant total s'élève à 4 millions. Mais, d'une part, le contingent de 500,000 fr. à fournir par le département de la Vienne et la ville de Poitiers n'a été voté que sous une condition de tracé qui a été rendue impossible par les dispositions que l'État lui-même a adoptées pour la construction du chemin de fer aux abords de Poitiers; d'un autre côté, une disposition législative est nécessaire pour assurer la réalisation des voies et moyens dans les délais fixés pour la construction.

La Compagnie ne sera donc mise en demeure de commencer les travaux que lorsque le gouvernement aura statué sur les moyens d'assurer le paiement des 4 millions.

MM. les ministres des travaux publics et de l'intérieur sont saisis, soit par les localités, soit par la Compagnie, des documents nécessaires pour prendre une décision dans le cours de la session actuelle du Corps législatif.

Le Conseil d'administration a pensé qu'il n'y avait lieu de n'engager aucune dépense de construction tant que l'exécution d'un contrat qui lie les localités aussi bien que la Compagnie ne serait pas formellement et complétement garantie.

Mais pour éviter toute perte de temps, nous avons dû procéder aux études du tracé définitif.

Déjà nous avons soumis à l'administration supérieure le projet de la ligne entre le chemin de fer de Bordeaux et la ville de Lusignan.

Nous comptons être en mesure de présenter le tracé de l'embranchement tout entier dans un délai de deux mois.

CHAPITRE 2.

§ 1er

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1852.

Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de	27,618,781 98
Les dépenses, à celle de	12,159,230 36
D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	15,459,551 62

Recettes.

La somme de 27,618,781 fr. 98 c., formant le montant des recettes, se répartit ainsi qu'il suit :

PREMIÈRE PARTIE. — *Domaine.*

Produits du domaine,	130,125 06

DEUXIÈME PARTIE. — *Finances et portefeuille.*

Intérêts de placements temporaires de fonds,	533,261 64

TROISIÈME PARTIE. — *Exploitation.*

Voyageurs, (nombre, 2,395,465)	11,718,201 56	
Bagages, (poids, 6,747,387 k.) Chiens, (nombre, 22,335) Articles de messagerie, (poids, 22,409,761 k)	2,211,776 58	
Marchandises transportées à la petite vitesse, (nombre de tonnes, 557,140)	9,317,500 91	
Malles-postes, (nombre, 5,850). Voitures de poste, (nombre, 1831)	573,585 »	
Chevaux, (nombre, 3,834)	300,706 34	
Bestiaux, (nombre, 518,036)	2,236,931 02	
Subvention de l'administration des postes pour l'entrepôt des dépêches, et recettes diverses,	33,437 52	
		26,392,138 87

QUATRIÈME PARTIE. — *Recettes provenant des entreprises de la traction et de la manutention de la gare d'Ivry.*

1° Reçu de M. Polonceau, entrepreneur de la traction pour loyer des ateliers d'Ivry et d'Orléans, et pour intérêts du fonds de roulement de l'entreprise,	135,159 21	
2° Reçu de MM. Direz et Ce, entrepreneurs de la manutention des marchandises à la gare d'Ivry, pour loyer du mobilier du matériel de camionnage, etc.,	2,252 62	
		137,411 83

CINQUIÈME PARTIE. — *Recettes d'ordre.*

1° Reçu des voyageurs pour l'impôt du dixième sur le prix de leurs places,	481,776 51	
2° Locations des maisons affectées aux chefs des stations et gardiens des passages à niveau,	30,007 88	
		511,784 39

SIXIÈME PARTIE. — *Recettes des exercices clos.*

Recettes diverses concernant l'exercice 1851.	14,060 19
Total général des recettes,	27,618,781 98

Dépenses.

La somme de 12,441,100 fr. 55 c., formant le montant des dépenses, se répartit ainsi qu'il suit :

PREMIÈRE PARTIE. — *Administration de la Compagnie.*

Frais généraux, frais d'administration et appointements du personnel des bureaux, etc.,	1,042,007 28

DEUXIÈME PARTIE. — *Domaine.*

Loyers, impôts et assurances,	151,422 84

TROISIÈME PARTIE. — *Service des emprunts.*

1er emprunt.

1° Intérêt de 8,269 obligations à 50 fr. l'une	413,450	
2° Amortissement de 92 obligations,	115,000	
	528,458	528,450 »

2e emprunt.

1° Intérêt de 13,272 obligations à 50 fr. l'une,	663,600	
2° Amortissement de 19 obligations,	23,750	23,750 «
	687,350	1,215,800 »

QUATRIÈME PARTIE. — *Exploitation.*

1° Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique,		61,916 08
2° Subvention aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer, indemnités diverses, factage et camionnage,		725,557 31
3° Indemnités pour avaries, pertes et accidents, détaxes et non-valeurs,		64,280 82
4° Dépenses générales de l'exploitation, personnel et matériel,		2,366,238 01
5° Traction, savoir :		
Frais de traction, entretien des machines et dépenses diverses,	3,566,894 30	
Frais d'entretien des voitures et wagons, location du matériel appartenant aux Compagnies d'embranchement pour le 1er semestre, et dépenses diverses,	899,525 85	
	4,466,420 15	4,466,420 15

		Report.	2,409,830 12
6° Entretien et surveillance de la voie et des bâtiments, savoir :			
Entretien de la voie et des bâtiments	757,837 55		
Surveillance,	717,484 51		
	1,475,322 06	1,475,322 06	9,139,735 03

CINQUIÈME PARTIE. — *Dépenses d'ordre.*

1° Remboursement au Trésor de l'impôt du dixième payé par les voyageurs, sur le prix de leurs places,	481,776 51	
2° Indemnités de logement attribuées aux chefs de stations et gardiens de passages à niveau,	30,007 88	
	511,784 39	511,784 39

SIXIÈME PARTIE. — *Dépenses des exercices clos.*

Dépenses diverses concernant l'exercice 1851,	77,880 82
Total général des dépenses,	12,159,230 36

Le compte dont vous venez d'entendre les développements se résume, Messieurs, dans ces deux chiffres:

Recettes totales,	27,618,781 98
Dépenses totales,	12,159,230 36
Produit net,	15,459,551 62

Mais ces chiffres comprennent, en recettes et en dépenses, des éléments étrangers à l'exploitation. Si, comme il convient de le faire pour arriver à une appréciation juste, on en défalque, d'une part, les recettes du domaine, les recettes du portefeuille, les recettes d'ordre et des exercices clos; d'autre part, les dépenses affectées aux services des emprunts et celles qui n'ont rien de commun avec l'exploitation proprement dite, on obtient les résultats suivants :

Recettes brutes,	25,666,581 56
Dépenses,	9,320,342 48
Produit net d'exploitation,	16,346,239 08

Ce qui ramène à 36.32 0/0, le rapport réel de la dépense à la recette d'exploitation pour l'ensemble du réseau.

Hâtons-nous de dire que ce rapport de 36.32 0/0 ne peut pas être accepté par vous comme la mesure définitive de l'économie qui doit résulter de la fusion des quatre Compagnies. L'exploitation de 1852, en effet, a été soumise encore à l'influence de deux circonstances exceptionnelles, entraînant une grande augmentation de dépenses. D'abord, la fusion autorisée par le décret du 27 mars 1852, ne s'est effectuée, pour l'exploitation du réseau, que le 1ᵉʳ juillet, et tout le premier semestre a encore été grevé des dépenses inhérentes à la division des quatre Compagnies.

En second lieu, l'exploitation de la section d'Angoulême à Bordeaux, séparée du reste du réseau par une lacune de terre de 113 kilomètres, nous a imposé des dépenses considérables, en même temps que la difficulté d'assurer à Poitiers ou à Angoulême la prompte réexpédition des voyageurs et des marchandises, a beaucoup nui au développement de nos recettes brutes.

L'année 1853 se terminera, sous ce rapport, dans des conditions d'exploitation bien meilleures. La continuité de circulation entre Paris et Bordeaux sera établie au commencement du second semestre, et l'année entière bénéficiera des économies administratives produites par la fusion.

Nous venons, Messieurs, de faire allusion aux économies que la fusion des quatre Compagnies promet de réaliser : il importe d'appeler votre attention sur un point particulier. Une diminution notable dans le nombre des employés a été la première conséquence de la simplification de notre administration. Sans compter les cantonniers, poseurs, ouvriers de la voie et des ateliers, nous avons pu supprimer deux cent vingt-neuf emplois, représentant une dépense annuelle de près de 400,000 fr. dans les cadres du réseau exploité au moment de la fusion. Une grande partie des employés supprimés a formé le personnel isolé de la section d'Angoulême à Bordeaux, pour laquelle nous n'avons pas eu dès lors, à introduire un seul employé nouveau dans la Compagnie. Mais, même après cette ouverture d'une section nouvelle, nous nous sommes trouvés dans la nécessité de maintenir à l'état de réforme définitive, par suppression d'emploi, plus de quatre-vingts employés dont les traitements représentaient approximativement une dépense annuelle de 160,000 fr. ; c'était là, sans doute, une mesure d'économie impérieusement commandée par le soin de vos intérêts, mais elle n'en était pas moins pénible, puisqu'elle portait sur des agents dont aucun n'avait démérité, et dont beaucoup comptaient de longs et utiles services dans les anciennes entreprises fusionnées. Le Conseil ne pouvait admettre qu'une fusion, si heureuse pour la Compagnie, frappât trop cruellement une partie de ses anciens employés ; il est donc certain d'avoir bien interprété vos intentions en faisant tous ses efforts pour atténuer les conséquences de cette réforme. Dépassant en cela les obligations qui lui étaient imposées par les conventions de mars 1852, il a alloué aux employés réformés une indemnité de neuf mois de traitement entier et neuf mois de demi-solde, les mettant ainsi en position d'attendre sans souffrance qu'ils aient pu se créer d'autres moyens d'existence. Le Conseil n'a, d'ailleurs, pas pensé qu'il fût juste de faire supporter à l'année 1852 cette cause toute exceptionnelle de dépense, et la considérant comme une des conséquences de la fusion, il a décidé que toutes les indemnités de réforme seraient payées sur le fonds de premier établissement.

Nous avons maintenant, Messieurs, à entrer dans quelques détails sur l'ensemble de notre exploitation en 1852. Ces détails ne sauraient donner lieu à aucun rapprochement entre les résultats de cette année et ceux des années précédentes, mais ils formeront un point de départ qui fournira le premier terme des comparaisons à établir pour les exercices futurs.

Le développement total du réseau exploité au 1ᵉʳ janvier 1852, était de 786 kilomètres. L'ouverture de la section d'Angoulême à Bordeaux a porté ce développement à 921 kilomètres; mais comme cette dernière exploitation n'a commencé que le 20 septembre, la longueur moyenne exploitée pendant l'année entière, doit être réduite à 824 kilomètres.

En nous reportant aux chiffres de recette et de dépense d'exploitation donnés plus haut, nous trouvons *par kilomètre de longueur du chemin :*

Recette,	31,148 76
Dépense,	11,311 10
Produit net,	19,837 66

Sans prévoir d'une manière certaine, l'influence de l'achèvement de nos prolongements sur le montant de la recette kilométrique, nous pouvons affirmer que le chiffre de la dépense kilométrique tendra sans cesse à diminuer, non-seulement par les économies successives à introduire dans notre exploitation, mais surtout parce que les sections plus éloignées de la tête de ligne donnent toujours lieu à des dépenses inférieures à la moyenne. Lors donc, que les sections à ouvrir produiraient, comme on peut s'y attendre, une recette kilométrique inférieure à la moyenne actuelle, les résultats généraux de votre entreprise n'en seraient pas moins améliorés surtout si l'on considère que le nombre des actions ne sera plus augmenté, et que le capital nécessaire à l'achèvement du réseau sera obtenu au moyen d'obligations portant un intérêt fixe.

Sur le réseau total, il a été, en 1852, transporté 2,395,405 voyageurs qui se répartissent comme il suit, dans les trois classes de voitures :

1ʳᵉ classe,	256,446	soit 11 0/0
2ᵐᵉ id.	553,519	soit 23 0/0
3ᵐᵉ id.	1,585,540	soit 66 0/0

Si nous voulions comparer cette répartition à celle que nous vous avons présentée l'année dernière pour la section de Paris à Orléans seulement, nous trouverions que la part afférente à la troisième classe s'est augmentée de 4 0/0 aux dépens de la première, la seconde classe conservant exactement le même rapport. Ce fait s'explique en partie par l'addition de sections plus lointaines où la circulation de luxe est moins habituelle ; il peut aussi dans de certaines limites, tenir à ce que, conformément au décret du 27 mars, nous avons établi une fermeture à glaces aux voitures de troisième classe qui, sur les chemins d'Orléans et du Centre, n'étaient fermées que par des rideaux. Toutefois, comme la proportion des voyageurs de première classe est toujours plus considérable pour les longs trajets, on établissant notre répartition sur le nombre de kilomètres parcourus, nous arriverions à un résultat plus favorable, et, sous ce rapport, l'allongement de notre réseau nous offrira, peut-être, une compensation partielle aux causes de déclassement que nous venons de signaler.

Les excédants de bagages taxés en 1852 se sont élevés à 6,748 tonnes. A ce sujet, nous devons vous faire remarquer que, depuis la fusion, nous avons porté de 15 kilog. à 30 kilog., la franchise de bagages accordée à chaque voyageur sur la section de Paris à Orléans et à Corbeil. En même temps, l'administration publique a introduit une réduction dans le tarif de transport des excédants. Il y a là une double cause de diminution de recettes dont l'effet a été surtout sensible en 1852.

Les transports d'articles de messagerie et de marchandises à grande vitesse se sont élevés en 1852 à 20,410 tonnes. Ici, Messieurs, nous devons vous signaler un fait nouveau et important pour notre exploitation.

Nous avons cessé de transporter sur toutes les parties de notre réseau, les voitures des entreprises de messagerie. Déjà, dans notre rapport du 27 mars 1852, nous vous avons exposé les motifs qui ont dicté notre résolution à cet égard, et les diverses phases de procédure qui en ont retardé l'application.

Le 1ᵉʳ novembre 1852, l'arrêt de la Cour a été exécuté, et aujourd'hui nous sommes heureux de constater devant vous, que cette réforme s'est accomplie, comme nous l'avions prévu, en réalisant de notables améliorations, des économies sensibles dans notre service intérieur, sans entraîner aucune gêne réelle pour les voyageurs, et sans en diminuer le nombre.

Toutefois, des difficultés nouvelles ont été soulevées par les Messageries nationales et générales, sur les conséquences naturelles de la décision rendue par l'autorité judiciaire.

L'intérêt dominant du procès, le principal objet des négociations qui l'avaient précédé, c'était l'application des tarifs SPÉCIAUX *au volume, à la valeur et au détail*, au lieu du tarif GÉNÉRAL *par classe* et *au poids*, pour tous les excédants de bagages et articles de messagerie.

Lorsqu'au 1ᵉʳ novembre les deux entreprises cessèrent de remettre leurs diligences au chemin de fer, elles lui remirent leurs articles isolés, et elles demandèrent que ces articles continuassent à être taxés *en groupe* au *tarif général*, comme ils l'étaient précédemment, en vertu des traités dont la justice venait de prononcer la résiliation.

La Compagnie, repoussant cette prétention, fut assignée devant le tribunal de commerce de la Seine, pour se voir interdire 1° l'application des *tarifs spéciaux*; 2° l'ouverture des paniers renfermant les colis de valeur et de détail.

Le tribunal de commerce a repoussé ce dernier chef de demande ; il a admis le premier, mais en s'écartant sensiblement du texte de notre cahier des charges, ce qui a motivé, de notre part, un appel dont nous presserons d'autant plus la solution, que, suivant la rigueur du droit, l'exécution provisoire pourrait nous être imposée. L'exécution provisoire amènerait naturellement une diminution de quelque importance dans nos recettes hebdomadaires; mais nous avons trop la conscience de notre bon droit pour ne pas considérer cette réduction comme passagère, et la Compagnie devrait conserver tout espoir, en subissant ce mode de taxation, d'en obtenir bientôt le redressement.

Le tonnage absolu des marchandises à petite vitesse s'est élevé, pour 1852, à 577,121 tonnes. Quelqu'important que soit déjà ce résultat, il aurait été plus considérable sans doute, si l'insuffisance du matériel, dont nous pouvions disposer pendant les premiers mois d'exploitation sur la section isolée d'Angoulême à Bordeaux, et la difficulté que nous éprouvions à faire parcourir à la marchandise la lacune de Poitiers à Angoulême, n'avaient pas paralysé notre action sur cette portion de notre réseau. De ces deux causes, la première a en grande partie disparu déjà, et la seconde disparaîtra dans quelques mois. Nous espérons donc, pour 1853, une augmentation notable sur cette catégorie de transport, et nous nous y préparons par les mesures dont nous vous avons rendu compte dans la partie de ce rapport qui traite des constructions neuves et des travaux de premier établissement.

Il est, Messieurs, une branche de notre exploitation à laquelle nous consacrons une mention importante dans nos rapports annuels, parce qu'elle représente plus de 50 0/0 de nos dépenses : c'est le service de traction et d'entretien du matériel roulant. Les chiffres que nous pourrions vous présenter sur la marche

de ce service en 1852 n'offriraient pas d'utilité bien réelle, car ils ne seraient pas facilement comparables à ceux de l'année précédente, et ne s'appliqueraient qu'à des portions isolées du réseau; nous préférons donc les renvoyer aux annexes de ce rapport, et nous borner à vous rendre compte des mesures que nous avons prises pour améliorer ce service dans l'avenir.

Sur les chemins d'Orléans et du Centre, la traction, depuis 1848, avait été mise à l'entreprise; sur les chemins de Bordeaux et de Nantes, elle était faite directement par la Compagnie. Cette diversité dans le service ne pouvait survivre à la fusion, et les avantages que nous avions, depuis quatre ans, retirés du système de l'entreprise, devaient naturellement nous porter à le généraliser sur l'ensemble des lignes. Nous avons donc résilié l'ancien traité passé avec M. Polonceau et qui avait encore une année de durée. Un nouveau traité a été passé avec ce même ingénieur, pour lui confier, à titre de régie intéressée et pour un laps de quatre années à dater du 1er janvier 1853, le service de traction et d'entretien du matériel sur la totalité du réseau. Des conditions beaucoup plus avantageuses pour la Compagnie que celles de l'ancien traité, ont été obtenues. Sans entrer dans le détail trop long de stipulations mûrement débattues par votre Conseil, nous dirons que les prix à payer par la Compagnie ont été notablement réduits, grâce à l'expérience des quatre années précédentes, aux perfectionnements introduits dans les instruments de cette industrie et aux avantages que présente la centralisation du service sur un réseau beaucoup plus développé.

Nous avons, en outre, simplifié et amélioré le traité en y introduisant toutes les garanties d'ordre et de bon service intérieur, dont nous avons pu apprécier l'utilité.

Dans ces conditions, les économies nouvelles que pourra réaliser la régie seront dues à l'habileté dont M. Polonceau a déjà donné des preuves; ces économies pourront encore être considérables, par suite de l'importance des sommes sur lesquelles elles porteront; mais la Compagnie n'aurait qu'à s'en féliciter, parce que les 9/10es de ces économies lui appartiendront, le dernier 10e seul devant former la juste rémunération de l'industrie du régisseur.

Nous supprimons, Messieurs, l'analyse de toutes les améliorations de détail que nous avons cherché à introduire dans les diverses parties de notre service. Notre sollicitude est constamment dirigée vers ce but, et, sous ce rapport, un vaste champ nous a été ouvert par la grande transformation qu'a éprouvée votre entreprise en 1852. Nous sommes bien loin encore d'avoir réalisé tous les avantages que nous promet la fusion des quatre Compagnies. L'unité d'administration est à peine créée, il nous reste à étudier les détails, à simplifier les rouages, à rechercher tous les moyens propres à augmenter nos recettes, diminuer nos dépenses, étendre et améliorer nos rapports avec le public. Tous ces résultats ne peuvent être obtenus qu'avec le temps. Qu'il nous suffise de vous dire que, dans une tâche aussi compliquée, nous sommes secondés par le zèle de nos employés à tous les degrés de la hiérarchie. Leurs efforts dévoués nous ont aidés à surmonter les difficultés d'une réorganisation à peu près générale de tous les services. Nous aimons à pouvoir leur donner devant vous ce témoignage de notre satisfaction.

§ 2.

Répartition du produit net.

Il résulte des comptes qui vous sont soumis, que les recettes présentent sur les dépenses un excédant de 15,459,551 62

D'après les statuts et les décisions de l'assemblée générale, cette somme appartient,

Savoir :

1° A l'amortissement du fonds social, pour 254,500 »

2° A M. Lecomte, pour 12,000 »

3° Aux employés de la Compagnie (1), pour 867,457 75

Ensemble, 1,133,957 75

4° Aux actionnaires, pour 14,325,593 87

Total égal, 15,459,551 62

Sur cette somme de 14,325,593 87 il a été payé aux actionnaires,

Savoir :

Semestre du 1er juillet, à raison de 7 fr. 50 c. sur 72,887 actions de l'ancienne Compagnie d'Orléans (soit 80,000 déduction faite de 7,113 actions amorties), 546,652 50

3 fr. 75 c. sur 66,000 actions de l'ancienne Compagnie du Centre, 247,500 »

2 fr. 50 sur 130,000 actions de l'ancienne Compagnie de Bordeaux 325,000 »

1 fr. 87 c. 1/2 sur 80,000 actions de l'ancienne Compagnie de Nantes, 150,000 »

Paiement au 1er octobre.

17 fr. 50 c. sur 292,887 actions *omnium*, 5,125,522 50

10 fr. sur 7,113 actions de jouissance, 71,130 »

6,465,805 » 6,465,805 »

Il reste à répartir, 7,859,788 87

Ce qui donne, pour chaque action, 26 fr. 20, moins une fraction de 211 fr. 13 c. qui sera portée au compte de l'exercice 1853, comme premier article de dépense.

Si vous adoptez cette proposition, vous aurez fixé à 48 fr. 40 c. le revenu de chaque action pour 1852.

Ce revenu de 48 fr. 40 c. pour chaque action nouvelle, correspond à un revenu de 77 fr. 44 c. pour chaque action ancienne d'Orléans.

L'année la plus prospère de l'ancienne Compagnie d'Orléans avait produit, pour intérêts et dividende, 63 fr. 50 c. Le revenu de 1852 présente donc un excédant de près de 14 fr. par action sur le revenu du meilleur des exercices précédents.

Ce simple fait répond suffisamment aux craintes que la fusion avait fait concevoir à un petit nombre d'actionnaires; il est d'autant plus significatif que l'exercice 1852 n'a joui qu'en partie des avantages de la fusion, et s'est trouvé grevé des charges exceptionnelles qui ne se reproduiront pas dans le cours des exercices suivants.

Le solde du dividende, soit 26 fr. 20 c., sera payé à partir de demain, 1er avril, à la caisse du bureau central de la Compagnie.

Nous sommes heureux de vous annoncer que, conformément à vos désirs, des mesures ont été prises pour que les paiements de nos coupons puissent s'effectuer désormais sur place dans les principales villes des départements. Une note qui vous a été distribuée à l'entrée de la salle fait connaître les noms des banquiers auxquels les actionnaires qui ne résident pas à Paris peuvent s'adresser.

(1) PRODUIT DE 1852.

Prélèvements sur ce produit.

Savoir :

Pour l'amortissement du capital social, 254,500

25 fr. par action ou 5 0/0 du capital social, 7,500,000

Pension de M. Lecomte, 12,000

15,459,551 62

Report 15,459,551 62

7,766,500 »

Reste, 7,693,051 62

sur lesquels doit être calculé le prélèvement de 15 0/0 en faveur des employés, soit, 1,153,957 75

A déduire :

Part afférente au premier semestre de 1852, pour les employés des Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes, laquelle part fait retour à la Compagnie, lesdits employés n'étant admis à la participation qu'à partir du 1er janvier 1852, 285,500 »

Reste, 867,457 75

Comme toutes les années précédentes, nous vous demandons la nomination d'une Commission spéciale à laquelle seront soumis tous les comptes qui vous ont été présentés.

CHAPITRE III.

Objets divers.

Ce dernier chapitre est consacré à l'exposé de quelques affaires qui se rattachent à notre administration générale.

En premier lieu, nous devons vous rendre compte de l'usage qui a été fait des pouvoirs que vous nous aviez conférés dans vos précédentes réunions.

Conformément aux résolutions prises par vous, nous avons soumis au gouvernement les modifications devenues nécessaires dans nos statuts. Une seule disposition, nouvelle y a été produite sur l'avis du conseil d'État : c'est celle qui est relative à la formation d'un fonds de réserve de 5 millions. Nous vous l'avons déjà fait connaître plus haut, en traitant de la situation financière de la Compagnie, et vous aurez, sans doute, remarqué qu'il n'y aura lieu à former ce fonds de réserve que lorsque tous nos travaux auront été terminés, et que la Compagnie sera entrée en jouissance de la plénitude de ses produits.

Vous nous aviez également autorisés à nous procurer des ressources pour l'achèvement du réseau, jusqu'à concurrence de 110 millions. Ainsi que vous le savez, nous n'avons usé de cette faculté que dans une certaine mesure. Indépendamment des 17,866 actions complémentaires, une première série de 150,000 obligations a été émise. Les actionnaires, seuls, ont été admis à les souscrire au prix de 340 fr., pour un intérêt annuel de 15 fr., avec remboursement de 500 fr., pendant la durée de la concession. Pour les souscripteurs, c'était du 3 0/0 à 68 fr.; pour la Compagnie c'était une dette constituée à 4 fr. 67 c., intérêt et amortissement compris. Le mode adopté paraissait donc réunir toutes les convenances, et c'est ce qui a assuré le succès de cette première opération.

Comme nous vous l'avons dit, nous aurons tout le temps de choisir le moment opportun pour émettre la seconde série de l'emprunt que vous avez autorisé l'année dernière. Notre intention est de profiter de l'occasion qui se présentera lors de cette deuxième émission, pour ramener au principe d'unité les emprunts contractés à différentes époques par la Compagnie. — Actuellement, nous avons trois natures de dette : un premier emprunt de 10 millions, qui remonte à l'année 1842; un second emprunt, également de 10 millions, qui date de 1848; enfin, l'emprunt émis au mois d'octobre dernier, et dont les versements ne sont pas encore totalement échus. Ces trois emprunts diffèrent entre eux par le taux de l'intérêt, par la durée de l'amortissement, par la forme même des titres. Vous apercevez, Messieurs, sans qu'il soit nécessaire de vous les expliquer, tous les avantages que trouverait la Compagnie à introduire la *fusion* dans cette branche de son administration, comme elle l'a faite dans toutes les autres, à convertir ces divers emprunts en une seule et même dette, représentée par des titres uniformes, soumise à des conditions semblables d'intérêt et d'amortissement. — Il va sans dire qu'une telle conversion devrait rester entièrement facultative. Ce sera à nous à trouver un mode d'application qui offre aux détenteurs des titres un avantage suffisant pour les déterminer, sans imposer à la Compagnie des sacrifices hors de proportion avec l'importance du résultat qu'elle a en vue. Nous vous demandons aujourd'hui l'autorisation de prendre, à cet égard, toutes les mesures qui paraîtront les plus propres à réaliser cette nouvelle simplification, dans l'intérêt bien entendu de toutes les parties.

L'émission du dernier emprunt s'est faite au milieu d'une autre opération qui ne manquait pas de difficultés. Nous voulons parler de l'échange des actions anciennes contre les actions nouvelles, dans les proportions fixées par votre résolution du 25 mai 1852. Nos nouveaux statuts n'ayant été définitivement approuvés que par décret du 27 septembre de l'année passée, l'échange n'a pu commencer qu'à cette dernière époque. Aujourd'hui, il peut être considéré comme terminé. — Les titres provisoires du dernier emprunt ont été délivrés en même temps aux souscripteurs. On s'occupe actuellement de la confection des obligations définitives; et ceux des porteurs qui se sont libérés par anticipation, pourront recevoir ces titres définitifs vers le commencement du mois de mai prochain.

L'échange des actions et l'émission de l'emprunt ne sont pas les seules opérations qui aient compliqué notre service administratif. Il a fallu procéder, à la même époque, à la répartition des 17,866 actions créées pour complément du capital social, au paiement des intérêts et de l'à-compte sur le dividende. La coïncidence de ces opérations, en attirant dans nos bureaux une grande affluence de public, devait inévitablement donner lieu à de nombreux embarras matériels. D'ailleurs, si le local de la rue Drouot pouvait suffire au service des Compagnies d'Orléans et du Centre, il n'en était plus de même, dès qu'il s'agissait de faire face à des rapports multipliés avec les actionnaires des quatre Compagnies fusionnées. Aussi, n'avions-nous pas attendu les plaintes qui se sont élevées de la part de beaucoup d'entre vous, pour songer à une installation plus convenable. Après de longues recherches, nous avons trouvé un local qui, par sa situation et ses dispositions intérieures, est, ce nous semble, de nature à satisfaire à tous les besoins. C'est l'hôtel appartenant à M. le duc de Padoue, et dont une dépendance sert en ce moment même à vos délibérations. Un contrat provisoire nous en assure la location pour 50, 75 ou 99 ans, au choix exclusif de la Compagnie, et moyennant un prix de 50,000 fr. pour les 50 premières années, 60,000 fr. pour les 25 années suivantes, 70,000 fr. pour les 24 dernières, avec faculté, pendant cinq ans, d'acheter l'immeuble, y compris l. jouissance emphythéotique de certains terrains attenant qui y sont attachés, pour 1,400,000 fr. Dans le cas où la Compagnie userait de cette dernière faculté, la charge de l'acquisition serait naturellement répartie sur la durée entière de la concession, et les actionnaires posséderaient un immeuble qui resterait en dehors des reprises de l'État.

Cette propriété étant en ce moment constituée à titre de majorat, le détenteur ne peut en disposer sans le consentement du Gouvernement. Toutes les démarches nécessaires ont été faites pour que la loi qui doit sanctionner les transactions consenties soit prochainement soumise au Corps législatif. Ainsi donc, d'ici à quelques mois, si vous consentez à ratifier le traité passé, la Compagnie sera en mesure d'installer convenablement son administration centrale et d'offrir toutes les facilités désirables au public avec lequel elle est appelée à avoir des relations suivies.

Ce n'est pas seulement notre administration centrale qui s'est trouvée à l'étroit par suite du développement de nos affaires. Vous avez vu, par tout ce que nous avons exposé plus haut, que l'importance toujours croissante du trafic exigeait l'agrandissement des terrains destinés à la manutention des marchandises. Nous avons, en conséquence, repris un projet qui, dès 1847, avait attiré notre attention. Le 30 mars 1848, le Conseil, dans son rapport, vous a rendu compte d'une négociation qu'il avait suivie pour la location d'un vaste terrain contigu à notre gare de marchandises d'Ivry et en communication avec la Seine par une gare d'eau. On offrait alors de louer ce terrain à la Compagnie pour 92 ans, moyennant 50,000 fr. pendant les 46 premières années, et 60,000 francs pendant les 46 dernières. Cette location avait été acceptée le 7 juillet 1847, mais sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires. L'assemblée générale eut lieu à la fin de mars 1848, au lendemain presque de la révolution, dans un moment de grande incertitude sur l'avenir et en particulier sur l'avenir des chemins de fer. En présence des événements qui venaient de changer si brusquement la situation, il fut reconnu qu'il n'y avait plus lieu de songer à des développements dont l'utilité pouvait alors paraître contestable, et le bail ne reçut pas d'exécution.

Depuis la fusion, depuis que des temps meilleurs ont reparu pour les entreprises commerciales, ce qui était inopportun est redevenu nécessaire. De nouvelles propositions nous ont été faites par le propriétaire de ces terrains, M. de La Doucette, et nous avons pu revenir à l'ancien bail, en l'améliorant. Ainsi, au lieu de deux prix de location, l'un de 50,000 fr., l'autre de 60,000 fr., il s'agit aujourd'hui d'un prix unique de 50,000 fr. pour toute la durée de la concession, c'est-à-dire pour près de 99 ans. De plus, la Compagnie conserve pendant 30 ans la faculté d'acquérir, au prix fixé dès à présent de 1,250,000 fr. Le contrat est signé par toutes les parties. Nous n'avons pas à le soumettre à votre ratification, parce que les dispositions des nouveaux statuts autorisent le Conseil d'administration à acheter les terrains nécessaires à l'exploitation; mais nous avons la confiance que votre assentiment est acquis à l'opération, dans les conditions nouvelles où elle s'est accomplie.

Un mot encore sur une affaire qui n'est pas sans rapport avec celles dont nous venons de vous entretenir.

Dans cette même assemblée du 30 mars 1848, nous vous annoncions que, pour recouvrer une créance hypothécaire de 72,000 fr., la Compagnie s'était portée acquereur d'une propriété ayant appartenu à M. Pouillet, son débiteur, et qui était mise en vente sur folle enchère.

L'acquisition fut faite au prix de 156,000 fr. en sus des charges, le 10 février 1848.

Il a été longtemps impossible de se défaire de cette propriété et difficile de la louer; mais, au mois de juin 1852, nous l'avons revendue au prix de 200,000 fr. L'opération s'est ainsi terminée à l'avantage de la Compagnie.

Vous nous avez précédemment autorisés à prendre une participation dans le Sous-Comptoir des chemins de fer et dans le chemin de Ceinture.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer continue à rendre des services qu'apprécient tous les porteurs de titres. L'année dernière, un rapport officiel inséré au *Moniteur* constatait qu'avec le faible capital dont cet établissement pouvait disposer, ses opérations s'étaient élevées à plus de 28 millions en dix-huit mois. Ce capital ayant, depuis, été porté à 3 millions, y compris la garantie de l'Etat, le Sous-Comptoir a pu étendre encore le cercle de ses affaires et augmenter ses prêts sur actions et obligations des Compagnies. De mars 1852 à mars 1853, les opérations ont porté sur 95,359,644 fr.

Les actions et obligations d'Orléans figurent, dans ce chiffre, pour 16 millions 1/2.

De plus, la Compagnie a retiré un intérêt de 4 0/0 des fonds qu'elle a versés dans l'établissement.

Nous n'avons donc qu'à nous applaudir de nous être associés à une institution dont les bons résultats ne se sont pas fait attendre.

Quant au chemin de Ceinture, une portion est déjà en exploitation depuis la fin de l'année dernière. Commencée au printemps de 1852, la section comprise entre le chemin de Rouen et le chemin de Strasbourg a pu être inaugurée, le 11 décembre suivant, sur une longueur de 4 kilomètres. Malgré des conditions de service que l'état des travaux rendait fort difficiles, il a été transporté, sur cette section, dans le premier trimestre finissant le 20 mars, 28,000 tonnes de marchandises, dont plus de 13,000 tonnes en charbons et cokes du Nord, ce qui représente un mouvement de plus de 300 tonnes par jour.

C'en est assez pour justifier l'importance commerciale que le gouvernement et les Compagnies avaient attachée à l'exécution de ce chemin.

La section qui s'étend du chemin de Strasbourg aux chemins de Lyon et d'Orléans, se construit en ce moment avec toute l'activité désirable sous la direction des ingénieurs de l'Etat. Les piles du pont sur la Seine étaient hors de l'eau avant la fin de la campagne dernière. Les deux souterrains de Belleville et de Charonne, dont la longueur totale est de 2,000 mètres, sont percés, et tout porte à croire que la ligne entière pourra être remise par l'Etat aux Compagnies à l'époque fixée par le décret de concession, c'est-à-dire à la fin de l'année courante.

Nous croyons devoir vous informer, pour ordre, que nous avons consenti, comme les autres Compagnies intéressées dans le chemin de Ceinture, à fournir notre part d'une somme de 300,000 fr. nécessaire, en dehors du capital social de 5 millions, notamment pour l'acquisiton des terrains destinés aux gares d'évitement et de stationnement.

Maintenant, il nous reste à vous entretenir d'une question qui a longtemps préoccupé les Compagnies d'Orléans, de Bordeaux et de Nantes, et qui ne pouvait recevoir de solution dans l'état de division des trois Compagnies. Cette question vient d'être résolue de manière à concilier tous les intérêts publics et privés qui peuvent de près ou de loin s'y rattacher.

Vous savez, Messieurs, qu'il a toujours été dans la pensée du gouvernement de relier par une voie de fer continue les départements de la Normandie avec ceux du midi de la France.

On a mis en présence deux systèmes qui consistaient à rattacher le réseau de l'Ouest à celui du Midi; soit par la ligne du Mans à Angers, soit par celle du Mans à Tours.

Mais le premier système, qui tendait à susciter à notre Compagnie une concurrence sur la basse Loire, était contraire au principe même de la loi de 1842 qui avait classé *une ligne de Paris à l'Océan par Tours et Nantes*. Il ressort nettement de la discussion de la loi du 13 mai 1851, portant concession du chemin de l'Ouest, et des documents parlementaires qui en développent l'intention et le sens, qu'en concédant la ligne de Paris à Rennes, le législateur n'entendait pas créer un double chemin de fer entre Paris et la basse Loire.

La ligne de Tours au Mans, au contraire, tout en réunissant par le meilleur tracé posible deux villes, à chacune desquelles les lignes de l'Ouest et du Midi aboutissent dans une triple direction, a le mérite particulier de ne pas se présenter comme un instrument de rivalité.

Le Conseil d'administration a pensé qu'il y avait intérêt et opportunité à demander la concession de cette dernière ligne. Ses propositions ont été favorablement accueillies, et une convention provisoire a été conclue, le 23 de ce mois, entre M. le ministre des travaux publics et le président du Conseil d'administration.

Aux termes de cette convention, la Compagnie s'engage à construire et exploiter à ses frais, risques et périls, le chemin de fer de Tours au Mans, dans les conditions générales de son cahier des charges, et en assimilant d'ailleurs cet embranchement à celui de la Rochelle et Rochefort pour les conditions de construction.

Cette convention, si vous nous donnez aujourd'hui les pouvoirs nécessaires, deviendra définitive aussitôt qu'elle aura été approuvée par décret rendu en conformité de l'art. 4 du sénatus-consulte du 20 décembre 1852.

L'une des clauses principales de la convention consiste dans l'engagement pris par l'Etat de ne concéder ni classer aucune ligne pouvant établir une jonction nouvelle entre les deux chemins de Paris à Nantes, et de Paris à Rennes, avant l'expiration d'un délai de cinq ans après la durée de la période accordée pour l'exécution des travaux. Cette période elle-même est de six années.

La section qui nous sera concédée a une longueur d'environ 90 kil., et la dépense de construction est évaluée à 20 millions.

D'après les anciennes enquêtes sur le mouvement commercial, et les comparaisons dont nous avons trouvé les termes dans l'exploitation de notre réseau actuel, nous sommes fondés à espérer que les produits de la section arriveront prochainement à couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital employé. Rassurés ainsi sur le présent, nous comptons sur l'avenir pour justifier une combinaison qui servira de nombreux intérêts, sans pouvoir jamais nuire à personne.

Quant à la réalisation du capital nécessaire, le délai de six ans, qui nous est accordé, nous laisse le choix du moment qui nous paraîtra le plus favorable pour engager les dépenses.

Notre intention est de nous procurer les 20 millions nécessaires comme les 110 millions applicables au surplus de la concession.

Nous vous demandons, en conséquence, de porter à 130 millions la somme que vous nous avez autorisée, l'année dernière, à nous procurer par les voies et moyens que nous jugerons les plus convenables, pour l'exécution de nos engagements envers l'Etat.

Dans le vaste domaine qu'elle embrasse, l'administration des lignes de fer soulève des questions générales dont l'importance s'accroît par cette sorte de solidarité qui règne entre les entreprises chargées de l'exploitation de ces mêmes lignes. Les Compagnies manquaient d'un centre où elles pussent se rencontrer pour préparer et étudier en commun certaines questions spéciales plus liées au développement général de l'industrie des chemins de fer qu'aux intérêts particuliers et exclusifs de chaque Compagnie. Dans le cours de l'année dernière, ce centre s'est formé par l'organisation d'une conférence des chemins de fer. Bien que cette réunion n'ait aucun caractère officiel, nous n'hésitons pas à vous en parler, parce que nous y avons vu la réalisation d'une pensée utile à notre grande industrie. La Compagnie d'Orléans est représentée dans cette conférence par deux de ses administrateurs : MM. le comte de Morny et de Rainneville. Vous apprendrez avec satisfaction que la présidence de cette réunion a été déférée à M. le comte de Morny.

Arrivés au terme de ce rapport, nous ne pouvons le finir sans arrêter un instant votre pensée sur une observation qui nous paraît tout à la fois la justifica-

tion et le résumé des résultats que nous venons d'exposer.

Nous représentons, aujourd'hui, une entreprise qui a pris une vie nouvelle par la réunion de quatre Compagnies placées désormais sous une seule et unique administration; nous embrassons un réseau d'une grande étendue, dont les forces productives, bien que diversement réparties, viennent contribuer cependant à une moyenne générale de produits, qui donne, dès à présent, des résultats avantageux, qui en promet de plus considérables dans l'avenir. Nos titres, dépréciés pendant un certain temps par suite des événements politiques, ont reconquis une valeur dont profitent à la fois la fortune publique et les fortunes privées. A l'agitation et à l'inquiétude a succédé une situation régulière, favorable aux progrès des diverses branches de l'industrie nationale. Les entreprises de chemins de fer ont été les premières à recueillir les bienfaits de cette situation qui a réparé bien des désastres, et la Compagnie d'Orléans, en particulier, a de justes motifs de la signaler comme une des causes principales de sa prospérité nouvelle. Nous nous plaisons, Messieurs, à reconnaître que nous devons ces bienfaits à l'intelligente direction imprimée depuis quinze mois à tous les travaux publics, et aux efforts que ne cesse de faire chaque jour un gouvernement puissant et réparateur pour seconder l'industrie française dans tous les développements de sa force, de son intelligence et de son activité.

Nous continuerons à travailler avec zèle et dévouement pour maintenir notre entreprise dans la nouvelle voie de progrès qui lui a été ouverte. Nous ne ferons ainsi d'ailleurs que remplir les devoirs que nous a imposés votre confiance en nous donnant mandat d'administrer les intérêts que vous avez placés dans notre Compagnie.

Ce mandat, aux termes de l'art. 35 des statuts, expire cette année pour cinq d'entre nous.

Le sort a désigné comme administrateurs sortants :

MM. de Rainneville,
de Richemont,
de Mouchy,
Monternault,
de Monicault.

D'après l'article des statuts plus haut énoncé, les administrateurs sortants peuvent être réélus.

Résolutions de l'Assemblée générale.

Après la lecture du rapport qui précède, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'Assemblée générale, composée de 1,044 actionnaires représentant 74,566 actions donnant droit à 2,176 voix.

PREMIÈRE RÉSOLUTION

Relative à l'approbation de la vente de l'immeuble de la rue Saint-Dominique.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

L'assemblée générale

Approuve et ratifie la vente faite par acte passé devant Mes Faiseau-Lavanne et Foucher, notaires à Paris, le 28 mai 1852, et moyennant 200,000 fr., de l'immeuble situé rue Saint-Dominique, acquis par la Compagnie aux enchères publiques, le 10 février 1848.

DEUXIÈME RÉSOLUTION

Relative à l'approbation de la convention provisoire concernant l'hôtel de Padoue.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

L'assemblée générale

Approuve la convention provisoire passée entre la Compagnie et M. le duc de Padoue, suivant laquelle il est fait bail à la Compagnie, pour cinquante, soixante-quinze ou quatre-vingt-dix-neuf ans, au choix exclusif de la Compagnie, de l'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, au prix de 50,000 fr. pendant les cinquante premières années, de 60,000 fr. pour les vingt-cinq années suivantes, et de 70,000 fr. pour les vingt-quatre dernières années, avec faculté, pour la Compagnie, pendant cinq années, d'acquérir l'hôtel avec les droits au bail emphytéotique des terrains y attenant, au prix de 1,400,000 fr.

En conséquence, l'assemblée générale autorise le Conseil à exécuter cette convention, en y apportant les modifications qu'il jugerait nécessaires, et à user, quand bon lui semblera, de la faculté d'acquisition réservée à la Compagnie.

TROISIÈME RÉSOLUTION

Relative à la concession de l'embranchement de Tours au Mans.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport,

L'assemblée générale

Donne pleins pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de passer avec M. le ministre des travaux publics toutes conventions nécessaires pour la concession du chemin de fer de Tours au Mans.

Le Conseil d'administration est autorisé, lorsque la concession aura été sanctionnée par décret, à porter de 110,000,000 à 130,000,000 la somme qu'il a pouvoir de se procurer en vertu de la délibération de l'assemblée générale du 28 avril 1852.

QUATRIÈME RÉSOLUTION

Relative aux emprunts contractés par la Compagnie.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

L'Assemblée générale

Donne au Conseil tous pouvoirs nécessaires pour ramener à un même titre et à des conditions uniformes les divers emprunts contractés par la Compagnie.

CINQUIÈME RÉSOLUTION

Relative à la fixation du dividende de l'exercice 1852.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Le produit net de l'exercice 1852 est fixé à 48 fr. 40 c. par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 22 fr. 20 c. par action a déjà été payée à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 26 fr. 20 c.

SIXIÈME RÉSOLUTION

Relative à la nomination d'une commission de trois actionnaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1852.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, les comptes des recettes et dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'exercice 1852, seront soumis à l'examen d'une commission de trois actionnaires, chargée d'en faire son rapport à l'assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont élus membres de cette commission :

MM. Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des comptes;
Esquirol, conseiller référendaire à la Cour des comptes;
le comte de Germiny, receveur général de la Seine-Inférieure, ancien ministre des finances.

SEPTIÈME RÉSOLUTION

Relative à la nomination de cinq administrateurs par suite d'expiration de mandat.

Sont réélus administrateurs pour cinq années :

MM. Alphonse de Rainneville,
le baron Paul de Richemont,
le duc de Mouchy,
Monternault,
de Monicault.

L'assemblée, à l'unanimité, vote des remercîments au Conseil d'administration.

RAPPORT

Fait à l'Assemblée générale des actionnaires dans sa réunion du 31 mars 1853 par M. Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des Comptes au nom des Commissions spéciales chargées par délibérations des assemblées générales des 27 et 29 mars 1853, de l'examen des comptes de l'exercice de 1851 pour les anciennes Compagnies d'Orléans et du Centre.

Messieurs,

Les actionnaires de la Compagnie d'Orléans dans l'assemblée générale du 27 mars 1852, et deux jours après, les actionnaires de la Compagnie du Centre, dans l'assemblée générale du 29, nous ont chargés de vérifier les comptes rendus séparément à chacune de ces Compagnies pour l'exercice 1851.

La réunion qui s'est opérée plus tard de la ligne du Centre à celle d'Orléans, nous permet aujourd'hui de consigner dans un seul et même rapport les résultats de notre double vérification.

Nous nous efforcerons, Messieurs, d'être brefs; les faits sur lesquels nous pourrions nous étendre sont consommés déjà depuis longtemps, ils sont retracés d'ailleurs et détaillés avec autant d'exactitude que de méthode dans les rapports qui vous ont été présentés l'année dernière par le Conseil d'administration; enfin, s'il nous est permis d'interpréter votre pensée par la nôtre, vous attendez avec une curiosité plus empressée, une impatience plus vive encore que de coutume, le moment où le Conseil d'administration prendra la parole sur les opérations de l'exercice qui vient de finir.

Pour le chemin d'Orléans comme pour le chemin du Centre, la commission avait trois comptes principaux à examiner: compte de premier établissement, compte d'exploitation, compte de réserve; chacun des trois ayant, vous le savez, Messieurs, une destination bien distincte, et devant se composer exclusivement de recettes et de dépenses qu'il ne serait pas possible de transporter de l'un à l'autre sans fausser la situation de l'entreprise.

Examen fait de ces divers comptes et des justifications dont ils sont accompagnés, nous pouvons vous donner l'assurance :

Que les comptes nous ont été remis en bonne forme et les justifications en bon ordre;

Qu'aucune opération de recette ou de dépense n'a été faite sans l'autorisation expresse du Conseil d'administration;

Que les pièces de recette établissent le montant des recouvrements à faire, la somme des recouvrements effectués, et quand il y a lieu, le reste à recouvrer;

Que les pièces de dépense attestent la réalité du service payé, la régularité des liquidations, et la libération de la Compagnie par la quittance du véritable créancier;

Que les recettes et les dépenses ont été classées suivant leur nature, et légitimement inscrites au compte spécial qui a dû les comprendre;

En un mot, que les résultats constatés sur pièces par vos commissaires confirment pleinement tant pour l'ensemble que pour les détails, les énonciations contenues dans les rapports du Conseil d'administration.

Il est juste d'ajouter que les documents qui ont passé sous nos yeux offrent partout les traces d'une direction habile et d'une exécution intelligente.

Voici maintenant, Messieurs, quelle était, à la fin de l'exercice, la situation des deux entreprises. Nous commençons par la Compagnie d'Orléans.

Au 29 février 1852, le compte de premier établissement laissait un excédant de ressources de 2,125,323 f. 96 c.

Le fonds de réserve, composé alors d'annuités réalisables par voie d'emprunt, suivant la résolution prise dans l'assemblée générale du 8 mars 1847, présentait un solde créditeur de 1,772,692 fr. 55 c.

Le compte de l'exploitation, arrêté au 31 décembre 1851, se soldait par un excédant de recette de 5,873,079 fr. 33 c., lequel réduit par les prélèvements autorisés à 3,878,415 fr. 69 c., donnait par action un dividende de 48 fr. 47 c, qu'on a porté au chiffre rond de 48 fr. 50, par l'emprunt fait à l'exercice suivant, d'une faible somme de 1,584 fr. 31 c.

Le produit net de 1851 a été supérieur de 593,901 fr. 96 c. aux bénéfices de 1850.

Nous arrivons à la Compagnie du Centre.

Le produit net de l'exploitation, pendant l'année

1851, a été de 2,200,355 fr. 16 c. Ce qui fait ressortir, comparativement aux bénéfices de l'année précédente, une augmentation de 120,404 fr. 49 c. Déduction faite des intérêts du fonds social et du quart mis en réserve conformément aux prescriptions de l'art. 55 des statuts, la somme à distribuer était de 660,266 fr. 37 c. Le dividende, fixé à 10 fr. par action, n'ayant employé que 660,000 fr., a légué, à l'exercice 1852, un reliquat de 266 fr. 37 c.

Le fonds de réserve prélevé sur les bénéfices de l'exploitation et affecté aux dépenses extraordinaires, s'élevait à 203,433 fr. 91 c.

Sur les 33,000,000 qui forment le fonds social, il ne restait plus à réaliser que 6,650 fr.

Les travaux de premier établissement touchaient à leur fin, et l'économie obtenue par les ingénieurs sur l'ameublement d'une voie que le traité primitif terminait brusquement au Guétin, et qu'un supplément de concession a prolongée jusqu'à Nevers, paraissait devoir être d'environ 1,600,000 fr.

Nous vous proposons de sanctionner, par votre approbation définitive, les comptes de la Compagnie d'Orléans et ceux de la Compagnie du Centre pour l'exercice 1851.

RÉSOLUTION

Relative à l'approbation des comptes de 1851.

Conformément aux conclusions de la Commission de vérification, développées dans son rapport, les comptes rendus par les Conseils d'administration des anciennes Compagnies d'Orléans et du Centre pour l'exercice 1851, sont et demeurent approuvés.

Vote de remerciments à la Commission.

L'assemblée générale vote à l'unanimité des remerciments à MM. les membres de la Commission de vérification.

Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

RAPPORT

Présenté à l'Assemblée générale des actionnaires, dans la réunion annuelle tenue le 7 avril 1853, par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Messieurs,

Le Conseil d'administration de la Compagnie vous a convoqués, conformément aux prescriptions de l'art. 33 de nos statuts (1), pour vous soumettre son rapport annuel sur l'ensemble de nos affaires, pendant l'exercice 1852.

Ce rapport sera divisé en trois chapitres :

Le premier vous présentera la situation financière de la Compagnie.

Le second traitera des travaux de construction, ou de premier établissement du chemin, et contiendra les chiffres des dépenses faites et des dépenses restant à faire pour cette construction.

Le troisième enfin vous fera connaître les résultats obtenus dans l'exploitation de l'exercice expiré de 1852, et les résultats à espérer dans l'exploitation de l'année courante de 1853.

CHAPITRE I.

De la situation financière de la Compagnie.

Dans l'exposé que nous allons vous soumettre de notre situation financière, nous nous occuperons exclusivement du compte du capital dont nous devons disposer pour l'accomplissement de notre œuvre, comprenant le capital social, produit du versement des actions, et de l'emprunt contracté par la Compagnie, au moyen des obligations qu'elle a créées.

Nous laisserons, pour le moment, de côté les intérêts des capitaux dont il va être question, soit les intérêts touchés et à toucher sur les placements de fonds que nous avons opérés, soit les intérêts payés ou à payer — sur les sommes encore dues à l'Etat pour le prix de notre concession — sur les fonds versés par nos actionnaires — et enfin, sur les obligations souscrites par la Compagnie ; le compte de tous ces intérêts vous sera présenté, un peu plus tard, avec celui des produits de l'exploitation ; ces deux derniers comptes étant intimement liés l'un à l'autre, puisque c'est sur les produits de l'exploitation que les intérêts dus par la Compagnie, à quelque titre que ce soit, doivent être soldés.

Notre fonds social, composé de 240,000 actions, de 500 fr. chacune, doit être, comme vous le savez, de 120,000,000 f.

L'emprunt que nous avons été autorisés à conclure est de 80,000,000

Le total du capital, dont nous aurons à disposer, sera ainsi de 200,000,000 f.

Nous avons appelé la première moitié du capital social, soit, 60,000,000 »

Nous avons émis, sur l'emprunt, 68,160 obligations, qui, au prix de 1,050 fr. l'une, ont produit un capital de 71,568,000 »

La somme que nous avons eu à toucher s'élève ainsi, en totalité, à 131,568,000 »

Nous avons reçu, soit avant, soit depuis le 31 décembre dernier, toutes les sommes qui nous étaient dues sur la portion du capital social appelée jusqu'à ce jour, et montant, comme il vient d'être dit, à 60,000,000 »

Nous avons reçu également, soit avant, soit depuis le 31 décembre dernier, le solde que nous avions à toucher sur les obligations, sauf une faible somme de 3,200 fr., dont nous ne parlons ici que pour constater l'exactitude avec laquelle le paiement de nos obligations s'est opéré.

Sur les 80,000 obligations de notre emprunt, 68,160 seulement ont été émises, et il en est resté entre nos mains 11,840, que nous nous sommes engagés à ne pas émettre au-dessous du prix de 1,125 fr., avant le 1er mai prochain, et qui nous présentent une somme réalisable à volonté de, au moins, ci 13,320,000 »

laquelle somme, jointe à la seconde moitié restant à appeler du capital social, et montant à 60,000,000 »

élève le capital que nous aurons à toucher plus tard au chiffre de 73,320,000 »

Les dépenses faites sur les fonds qui ont été mis à notre disposition se résument ainsi :

1° Nous avons d'abord payé à l'Etat, comme nous l'avons déjà dit dans notre rapport du 30 juin dernier, à titre d'à-compte, sur notre dette de 114,000,000 représentant le prix de notre concession, 39,583,333 45

2° Nous avons dépensé ensuite pour le service de la construction du chemin en 1852, 10,123,738 62

3° Les frais de première installation de notre Compagnie, payés au 31 décembre 1852, sont de 104,343 78

auxquels nous avons cru devoir ajouter la moitié des dépenses annuelles de l'administration centrale, moitié que nous porterons, chaque année, au compte de *capital*, jusqu'à l'entier achèvement de notre ligne, l'autre moitié étant mise à la charge de l'exploitation, 95,942 45

Ce qui forme un total de 200,286 23 | 200,286 23

Nous avons donc dû imputer, sur les capitaux encaissés, une dépense totale de 49,907,358 30

et il nous est resté disponible, au 31 décembre 1852, 81,660,641 70

Total égal au produit des appels de fonds et de l'emprunt, 131,568,000 »

L'application de la loi du timbre aux 240,000 actions de notre capital social nécessitait une dépense de 1,200,000 »

à raison de 1 0/0 du capital.

Le droit, pour les 80,000 obligations de l'emprunt, comptées à 1,260 fr. pour 1,250 fr. exigeait encore une dépense de 1,008,000 »

Ensemble, 2,208,000 »

Ce chiffre de dépense de premier établissement figure pour ordre au bilan ; mais, au lieu d'en faire le paiement immédiat, nous avons préféré rester débiteurs envers l'Etat de ce capital, et lui en payer, annuellement, l'intérêt à 5 0/0, soit 110,400 fr. par an, somme qui est ainsi devenue une charge de l'exploitation, comme tous les intérêts que nous avons à servir, et dont nous ne parlons ici que pour mémoire ; cette dépense de 110,400 fr. par an, devant d'ailleurs reparaître au compte qui vous sera donné tout-à-l'heure de l'exploitation.

Avant d'aller plus loin, nous dirons ici quelques mots des époques auxquelles doit s'opérer le remboursement, à l'Etat, du prix de notre concession.

Ayant déjà versé au Trésor, au 31 décembre 1852, sur notre dette de	114,000,000 »
une somme de	39,583,333 45
nous lui devons encore, en capital,	74,416,666 55
et nous aurons, de plus, à lui compter, en intérêts,	6,077,361 65
Ensemble,	80,494,028 20

lesquels doivent être payés, par la Compagnie, aux termes de son cahier des charges, en 38 obligations mensuelles, de 2,118,263 fr. 90 c. chacune.

Les paiements, s'échelonnant de mois en mois, s'appliquent aux années 1853, 1854, 1855 et 1856, et seront répartis ainsi qu'il suit :

sur 1853,	en capital et intérêts,	25,419,166 80
sur 1854,	—	25,419,166 80
sur 1855,	—	25,419,166 80
sur 1856,	—	4,236,527 80
Total comme ci-dessus, en capital et intérêt,		80,494,028 20

Le dernier terme échéant le 1er mars 1856, les intérêts à payer *sur les produits de l'exploitation*, pour chacun de ces quatre exercices, s'élèveront,

Savoir :

pour 1853, à	1,919,166 90
pour 1854, à	1,919,166 81
pour 1855, à	1,919,166 81
pour 1856, à	319,861 13
Total en intérêts comme ci-dessus :	6,077,361 65

Et la part de capital à payer *sur les fonds de premier établissement du chemin*, pour chacun de ces quatre exercices, sera :

Pour 1853, de	23,499,999 90
Pour 1854, de	23,499,999 99
Pour 1855, de	23,499,999 99
Pour 1856, de	3,916,666 67
Total en capital comme ci-dessus,	74,416,666 55

(1) Cet article 33 est ainsi conçu :

« L'Assemblée générale se réunit de droit chaque année, au siége de la Société, dans le courant du mois d'avril.

» Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le Conseil d'administration en reconnaît l'utilité. »

En résumé, nous avons commencé l'année 1853 avec un actif réalisé et disponible de 81,660,641 70

et avec la faculté de réaliser encore, soit par un appel de fonds à nos actionnaires, soit par la vente des obligations qui sont restées dans nos mains, un capital qui peut être évalué à 73,320,000 »

Total de nos ressources, en dehors des produits de l'exploitation, au 1er janvier 1853, 154,980,641 70

Dans une situation financière aussi satisfaisante, nous avons cru convenable, dès le commencement de cette année 1853, de payer à l'Etat, par anticipation, et sous bonification de l'intérêt à 4 0/0, les douze obligations qui doivent échoir jusque et y compris le 1er janvier 1854, montant ensemble à 25,419,166 80

Sur cette somme nous avons à prélever, *sur les produits de l'exploitation*, la part afférente aux intérêts de notre dette, et montant à 1,919,166 90

et nous avons porté en dépense *sur les fonds de premier établissement du chemin*, la part appartenant au capital de cette dette, soit 23,499,999 90

Nous n'avons ainsi plus rien à payer à l'Etat jusqu'au 1er février 1854. Nous estimons, d'ailleurs, que les dépenses à faire, en 1853, pour le service de la construction, pourront s'élever *approximativement* à 40,000,000 »

Ce qui portera la dépense totale de l'année 1853 à *environ* 63,499,999 90

Et si des fonds disponibles au 1er janvier 1853, et montant, comme nous l'avons dit ci-dessus, à 81,660,641 70

nous retranchons la dépense probable de l'année 1853, estimée à 63,499,999 90

il nous restera, lors de l'ouverture de l'année 1854, sur les fonds du capital social et de l'emprunt, déjà touchés par nous, 18,160,611 80

Mais il convient d'ajouter à cette somme :

1° — La valeur des 11,840 obligations dont nous conservons la libre disposition, et qui représentent une somme d'environ 13,000,000 »

2° — Le produit de nos placements de fonds et les recettes nettes de l'exploitation sur 1853, en sus des intérêts qui vous sont dus sur les fonds versés; ces produits et ces recettes nettes peuvent être évalués ainsi que nous le verrons tout à l'heure au compte de l'exploitation, à *environ* 12,000,000 »

3° — Enfin, nous pourrons disposer, dans les six premiers mois de l'année 1854, des recettes nettes de l'exploitation courante, soit d'au moins 7,000,000 »

Et nous aurons ainsi, pour faire face aux besoins du premier semestre de 1854, en ce qui concerne le premier établissement du chemin, une somme totale d'environ 50,060,000 »

Nous étions donc parfaitement fondés dans notre dernier rapport du 30 juin dernier, à vous adresser la déclaration, que nous renouvelons aujourd'hui, de ne pas faire de nouvel appel de fonds sur le capital social avant le 1er janvier 1854.

Nous ajouterons qu'il ne nous a pas été possible d'examiner le projet dont on s'est quelquefois occupé, et qui aurait pour but de modifier les conditions de notre constitution financière.

Nous devons laisser à l'avenir la solution de pareilles questions qui nous paraissent avoir été soulevées prématurément, et qui ne sauraient être utilement abordées que lorsque nous aurons étudié sérieusement les développements et l'extension éventuels que notre entreprise peut être appelée à recevoir un jour.

Vous avez approuvé, l'année dernière, la participation qu'au nom de la Compagnie, et dans l'intérêt des actionnaires, nous avons prise au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Vous avez sanctionné par votre vote le versement de 310,000 fr. que nous avons fait au Sous-Comptoir pour notre part proportionnelle, à raison de 1 70 00/00 de notre capital, actions et obligations.

Ces fonds versés au Sous-Comptoir ont produit un intérêt à raison de 3 0/0 l'an, plus un dividende de 1/2 0/0. Nous avons donc reçu du Sous-Comptoir 9,010 fr., qui sont compris dans le produit des placements de fonds de la Compagnie (1).

CHAPITRE II.

De la construction ou du premier établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.

Avant de vous faire connaître la situation présente des travaux de la Compagnie, nous vous demandons la permission de jeter un coup d'œil sur le passé et de rappeler ici succinctement les chiffres des dépenses qui ont été faites sur la ligne de Paris à Lyon, avant la concession actuelle, soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat.

Des dépenses faites avant la concession.

Ces dépenses s'élevaient ainsi, que nous l'avons dit dans notre premier rapport du 30 juin 1852, à la somme totale de 200,318,828 19

Sur laquelle la première Compagnie concessionnaire avait dépensé en travaux utiles pour la construction du chemin, 85,958,745 65

(1) Il n'est peut-être pas inutile de donner ici quelques explications sur un article de notre cahier des charges qui n'a pas été toujours compris comme il doit l'être.

On a cru quelquefois que la Compagnie était obligée de partager ses bénéfices avec l'État dans de certains délais rapprochés et à de certaines conditions onéreuses pour elle. Nous nous bornons à rappeler les stipulations expresses de l'art. 9 du cahier des charges, ainsi conçu :

« Après le délai de quinze années à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, si le produit net de l'exploitation excède 8 0/0 du capital dépensé, y compris les remboursements stipulés en l'art. 3, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'État. »

Il résulte de cet article que le partage n'aura lieu que dans dix-huit ans; en second lieu, que le produit net de 8 0/0 doit être calculé sur le capital dépensé et non sur les 20 millions de capital, actions. Or, si le capital dépensé est de 200 millions, il s'ensuit que le chemin de Lyon devra faire une recette nette de 16 millions, avant qu'il y ait lieu de partager ses bénéfices avec l'État.

Et l'Etat	114,360,083 19
Total pareil,	200,318,828 19

Cette dépense se subdivise entre les différentes sections de la ligne de la manière suivante :

1° De Paris à Tonnerre	103,370,604 39
2° De Tonnerre à Dijon	63,958,341 42
3° De Dijon à Chalon	21,391,205 91
4° De Chalon à Collonges	5,061,346 34
De Collonges à Vaise	3,537,130 13
Total pareil	200,318,828 19

Ou par nature de dépenses ainsi qu'il suit :

Indemnités de terrains	29,096,545 51
Terrassemens et ouvrages d'art	76,121,992 11
Ballastage et pose des voies	9,418,784 25
Fourniture des matériaux de la voie	44,404,003 32
Gares, stations et dépendances	17,814,948 42
Matériel roulant	22,749,6·9 89
Personnel et dépenses diverses	5,713,675 19
Total pareil	200,318,828 19

Le tableau suivant donne les chiffres détaillés de ces diverses natures de dépenses, telles qu'elles se sont réparties entre les différentes sections de la ligne.

(Nous donnerons ce tableau dans un prochain numéro.)

Les chiffres des dépenses antérieures à la concession de la Compagnie étant ainsi établis, il nous reste à vous présenter les estimations des travaux à faire pour le complet achèvement du chemin de fer de Paris à Lyon, mais auparavant, nous croyons devoir vous donner quelques détails sur la nature de l'étendue de ces travaux.

La partie du chemin de fer de Paris à Lyon qui est comprise entre Chalon et Lyon, a été divisée par le cahier des charges joint à notre loi de concession en trois sections distinctes :

La section de Chalon à Collonges, dont la longueur est de	118 kilom.
Celle de Collonges à Vaise, dont la longueur est de	7 id.
Et celle de Vaise à Perrache, dont la longueur est de	4 1/2
Longueur totale, de la partie de Chalon à Lyon	129 1/2

Du tracé du chemin de fer.

Le tracé du chemin de fer depuis Chalon jusqu'à Anse, longe à peu près constamment la route impériale, n° 6, de Paris à Lyon, par la Bourgogne, se tenant tantôt à gauche, tantôt à droite de cette route, et la traversant neuf fois, dont cinq fois au moyen de passages à niveau, deux fois au moyen de ponts construits *au-dessus*, et deux fois au moyen de ponts établis *au-dessous* de la route impériale.

A partir d'Anse, le tracé du chemin de fer abandonne la direction de cette route, pour se maintenir dans la vallée de la Saône, toujours sur la rive droite de cette rivière, et tout à fait au pied des coteaux qui bordent son cours jusqu'à Vaise.

Du souterrain de Saint-Irénée.

A 1,700 mètres environ après la sortie de la gare de Vaise, le tracé entre en souterrain sous le coteau de Fourvières ou de Saint-Irénée, à une profondeur maximum d'environ 100 mètres, et se maintient, ainsi, en souterrain, sur 2,025 mètres de longueur, en ligne droite.

A sa sortie du souterrain de Saint-Irénée, le tracé traverse la Saône sur un pont en pierre composé de 4 arches, en anses de panier de 27 mètres d'ouverture chacune, et il entre dans la gare de Perrache, à 100 mètres environ du quai de la rive gauche de la Saône.

Du profil en long du chemin de fer.

Le profil en long du chemin de fer entre Cha-

lon et Lyon n'offrira aucune pente exceptionnelle; il se composera d'une série de paliers séparés les uns des autres par des rampes et des pentes, qui ne dépasseront jamais 5 millimètres par mètre, et qui ont été nécessités par les mouvements du sol.

Le chemin est à Châlon à la cote de 180 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer, au Hâvre, il passe à Mâcon à la côte de 188m28 et il arrive à Vaise à la côte de 174m30, c'est-à-dire à 135m55 au-dessus du niveau du rail à Paris et à 5m70 au dessous du niveau du rail à Châlon, c'est-à-dire, encore, que dans le trajet de Paris à Châlon, on monte, en tout, de 141m25, et qu'on redescend ensuite dans le trajet de Châlon à Lyon, de 5m70.

Des gares.

Les gares, à établir dans cette partie de notre ligne, seront situées à proximité des villes, ou villages, dont les noms suivent :

Chalon-sur-Saône. — *Sennecey-le-Grand.* — *Tournus.* — *Fleurville*, ou *Pont-de-Vaux.* — *Mâcon.* — *Creches.* — *Pontenevaux.* — *Romanèche* — *Belleville.* — *Saint-Georges.* — *Villefranche.* — *Trévoux.* — *Villevert* ou *Neuville.* — *Vaise.* — *Perrache.*

Quelques petites gares intermédiaires, notamment aux abords de Lyon, deviendront probablement nécessaires, et pourront être établies plus tard, lorsque les besoins de la circulation en feront reconnaître l'utilité.

Parmi les stations que nous venons de nommer, celles de Vaise et de Perrache seront les plus importantes.

On sait que la station de Vaise doit contenir une gare de voyageurs et une gare de marchandises, et qu'on aura, en outre, à y établir un grand dépôt et un petit atelier de machines pour le service de l'extrémité de la ligne.

Les terrains nécessaires à la construction de cette gare avaient été acquis par l'Etat avant la concession du chemin; nous avons cru devoir en augmenter un peu la superficie, au moyen de quelques acquisitions supplémentaires, qui ont porté l'étendue de cette gare à un chiffre total de 18 hectares; nous pensons que cette surface sera suffisante pour recevoir tous les établissements qu'une gare extrême, de l'importance de la gare de Vaise, a besoin de renfermer.

La gare de Perrache sera moins importante que celle de Vaise, quoiqu'elle soit appelée à former le point de jonction des deux grandes lignes de Paris à Lyon, d'une part, et de Lyon à la Méditerranée, de l'autre; mais il a été formellement entendu que cette gare serait exclusivement destinée aux voyageurs, ce qui diminuera notablement son importance et permettra de réduire sa superficie.

Elle occupera dans la presqu'île Perrache, à Lyon, si les plans que nous avons soumis à l'administration supérieure sont approuvés, la plus grande partie des terrains qui sont situés entre le *Cours Napoléon* et la rue *Dugas-Monbel*, d'une part, et entre les rues de *l'Entrepôt* et *Delandine*, de l'autre.

La gare de Perrache offrira ainsi une surface d'environ 5 hectares 1/2, non compris une surface d'un hectare environ pris sur l'entrepôt des liquides et destinés à recevoir un petit dépôt de machines.

Située à peu près d'équerre aux cours de la Saône et du Rhône, la gare de Perrache sera cependant établie de manière à ne pas gêner plus tard la construction de l'embranchement qui devra relier, un jour, notre chemin de fer avec celui de Lyon à Saint-Etienne et à Roanne.

La ville de Lyon doit nous céder pour l'établissement de cette gare une superficie de terrain de 4 hectares 1/2, au prix de 20 fr. le mètre carré, soit en totalité au prix de 900,000 fr., ainsi qu'elle s'y est engagée, par délibération de son Conseil municipal, en date du 11 mars 1851, alors que la construction du chemin de Lyon était encore exécutée sur les fonds du Trésor public.

Il ne nous restera plus ainsi qu'environ trois hectares à acheter des particuliers, soit pour la gare proprement dite, soit pour ses abords, mais ces trois hectares seront d'une acquisition coûteuse, vu la valeur des terrains dans Perrache, et le nombre et l'importance des constructions qui y sont établies.

Nous nous sommes mis, du reste, d'accord pour l'emplacement de cette gare avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Des acquisitions de terrains.

Les acquisitions de terrains, dans la première section, entre Chalon et Collonges, sont aujourd'hui à peu près terminées; elles ont présenté des difficultés, notamment dans la traversée de Mâcon, où l'on avait à démolir une trentaine de maisons, et dans la partie du parcours qui est située entre Trévoux et Collonges, où l'on traversait plusieurs propriétés d'agrément, telles qu'il en existe en si grand nombre dans les environs de Lyon.

Le nombre des propriétaires expropriés, entre Chalon et Collonges a été de 2818, et le nombre des parcelles occupées de 5480.

La superficie de terrain nécessaire à l'établissement du chemin de fer, de ses gares et de leurs dépendances, a été de 472 hectares.

Entre Collonges et Vaise, la plupart des acquisitions de terrains avaient été opérées par l'Etat, antérieurement à la concession du chemin de fer de Lyon à la Compagnie; nous avons en cependant quelques acquisitions supplémentaires à faire un peu avant l'arrivée à Vaise, pour remplacer, par un tracé à ciel ouvert, un souterrain qui avait été projeté dans la traversée d'une propriété importante, *la Sauvagère*; souterrain qui devait avoir 600 mètres de longueur, et qui nous a paru pouvoir être supprimé avec avantage, sous le rapport de la célérité et de l'économie dans l'exécution des travaux, comme sous le rapport de l'agrément et de la sécurité dans le parcours du chemin de fer.

Entre Perrache et Vaise, nous avons commencé et avancé nos acquisitions de terrains; mais elles sont loin d'être terminées.

Des ouvrages d'art.

Entre Chalon et Collonges, nous n'avons à construire aucun ouvrage d'art d'une grande importance, mais nous avons à établir un grand nombre d'ouvrages d'une importance secondaire, destinés à faire passer sous le chemin de fer les nombreux cours d'eau qui viennent déboucher dans la Saône.

Ce sont entre Chalon et Sennecey :

1° Le pont de *la Thalie*, de trois arches, en pleins ceintres et en maçonnerie, de 10 mètres d'ouverture chacune.

2° Le pont de la *Corne*, de deux arches en pleins cintres, de 10 mètres d'ouverture chacune.

3° Les ponts de la Vallée de la *Grande-Grosne*, au nombre de six, présentant ensemble un débouché linéaire de 100 mètres de longueur, nécessaire à l'écoulement des eaux de cette rivière, qui est insignifiante au moment de l'étiage de ses eaux, mais qui, dans ses crues, recouvre une vallée de mille à douze cents mètres de largeur.

Entre *Sennecey* et *Tournus* :

4° Le pont de la *Natouze*, formé d'une arche en plein cintre de 10 mètres d'ouverture.

Entre *Tournus* et *Mâcon* :

5° Le pont de la *Mouge*, formé de deux arches en anse de panier, de 10 mètres d'ouverture chacune.

Entre *Mâcon* et *Villefranche* :

6° Le pont de la *Petite-Grosne*, formé de deux arches, en anses de panier, de 10 mètres d'ouverture chacune.

7° Le pont de *l'Arlois*, d'une seule arche, en plein cintre, de 10 mètres d'ouverture.

8° Le pont de *la Mauvaise*, formé de trois arches, en pleins cintres, de 10 mètres d'ouverture chacune.

9° Le pont de *l'Ardières*, formé de trois arches en pleins cintres, de 10 mètres d'ouverture chacune.

10° Le pont de *la Vauxonne*, d'une seule arche, en anse de panier de 15 mètres d'ouverture

11° Le viaduc de *Villefranche*, de neuf arches, en pleins cintres, de 12 mètres d'ouverture chacune.

Enfin, entre *Villefranche* et *Collonges* :

12° Le pont de *l'Azergues*, de quatre arches, en anses de panier, de 15 mètres d'ouverture chacune.

13° Le souterrain de *la Pelonnière*, de 160 mètres de longueur, situé dans la propriété connue sous le nom des *Folies-Guillaud*, un peu avant le village de Collonges.

Indépendamment de ces 12 ponts et de ce souterrain de *la Pelonnière*, il y aura à établir, entre Chalon et Collonges, 300 ouvrages d'art pour le passage sur ou sous le chemin de fer, des routes, des chemins, et des cours d'eau que rencontre le tracé, non compris 82 passages à niveau pour la traversée de différents chemins.

Entre Collonges et Vaise, on ne trouve qu'un ouvrage d'art de quelque importance, c'est le souterrain de *Saint-Rambert*, qui sera établi derrière le village de ce nom, à peu-près au droit de l'Ile Barbe, et qui se composera de deux parties, la première de 250 mètres, la seconde de 50 mètres de longueur séparées l'une de l'autre par une tranchée à ciel ouvert d'environ 100 mètres de longueur.

Des terrassements.

Les terrassements de la ligne de Lyon n'offrent rien de remarquable, si ce n'est les énormes remblais qu'exigera l'établissement des deux gares de Vaise et de Perrache placées l'une et l'autre à 6 et 7 mètres au dessus du terrain naturel, par suite de la nécessité où l'on s'est trouvé de faire passer sous le chemin de fer, les nombreuses routes, chemins et rues que le tracé rencontre aux abord de ces deux gares.

Le remblai de la gare de Vaise atteindra 1,200,000 mètres cubes; celui de la gare de Perrache, 600,000 mètres cubes environ.

Du Matériel roulant.

Le matériel roulant aujourd'hui en service sur notre chemin, se compose de :

125 Machines locomotives,
125 Tenders,
264 Voitures à voyageurs, dont :
  1 Voiture salon pour des voyages exceptionnels,
  54 Voitures de première classe,
  96 Voitures de seconde classe,
  12 Voitures mixtes, première et seconde cl.
  101 Voitures de troisième classe.
  264 Ensemble.

46 Fourgons à bagages à 6 roues.
1,328 Wagons à marchandises de différents modèles.
200 Wagons à ballast.

Les commandes faites pour compléter notre matériel roulant, et être en mesure de satisfaire aux besoins de l'exploitation, lors de l'ouverture de la section de Chalon à Lyon, comprennent :

12 Machines Crampton pour les trains de voyageurs à grande vitesse,
30 Machines locomotives à 6 roues couplées, pour les trains de marchandises,
42 Tenders,
79 Voitures à voyageurs, dont :
  16 de première classe,
  14 de seconde classe,
  49 de troisième classe.
  79 ensemble.

25 Fourgons à bagages à 6 roues,
600 wagons à marchandises, de différents modèles.

Après vous avoir ainsi exposé sur nos travaux les détails qui nous ont paru pouvoir vous offrir quelque intérêt, nous vous présenterons l'estimation des dépenses que l'exécution de ces travaux doit entraîner.

De l'estimation des travaux restant à faire entre Paris et Chalon.

Nous avons établi, dans notre premier rapport du 30 juin 1852, que les dépenses restant à faire, pour le complet achèvement de la section de Paris à Chalon-sur-Saône, s'élèveraient à fr. 13,000,000 »

Nous n'avons rien à changer aux chiffres de détails que nous vous avons présenté à l'appui de cette estimation; nous pensons qu'ils ne seront pas dépassés, mais nous devons dire aussi qu'ils seront certainement atteints dans un délai plus ou moins long, au fur et à mesure que l'on reconnaîtra l'utilité des constructions que nous avons projetées.

Sur cette estimation de	fr. 13,000,000 »
déjà des dépenses ont été ordonnées pour une somme de	8,330,267 27
Reste donc à disposer de	4,669,732 73

La somme des dépenses ordonnées jusqu'à ce jour, de 8,330,267 fr. 27, a été ainsi répartie:

Achèvement des marchés conclus par l'Etat sur la section de Paris à Chalon,	fr. 5,329,941 91
Achèvement des bâtiments des stations entre Paris et Chalon,	2,566,483 18
Etablissement d'un port sur le canal de Bourgogne à Dijon, pour mettre ce canal en communication avec le chemin de fer,	60,842 18
Pose du télégraphe électrique,	90,000 »
Personnel et dépenses diverses,	283,000 »
Total pareil,	8,330,267 27

Les dépenses restant à faire s'appliqueront aux divers travaux d'achèvement dont nous avons parlé dans notre premier rapport, savoir l'extension des ateliers et des dépôts de machines de Paris et de Dijon, et de quelques gares de la ligne; l'achèvement de la gare des marchandises de Bercy; la construction de gares nouvelles, s'il y a lieu, etc.

Les dépenses faites sur la section de Paris à Chalon, pendant l'année 1852, ne se sont élevées qu'au chiffre de fr. 348,332 45

De l'estimation des travaux entre Chalon et Lyon.

Entre Chalon et Lyon, nous avons établi, ainsi qu'il suit, l'estimation des travaux qui restaient à faire à l'époque où la Compagnie a pris possession du chemin.

1° Section de Chalon à Collonges.

Indemnités de terrains, non compris une somme de 518,780 fr. 51 c. dépensée par l'Etat avant la concession.	fr. 6,500,000 »
Terrassements et ouvrages d'art, non compris une somme de 350,408 fr. 16 c. dépensée par l'Etat avant la concession,	14,000,000 »
Bâtiments des stations,	2,640,000 »
Somme à valoir pour ouvrages imprévus,	860,000 »
Total...	24,000,000 »

2° Section de Collonges à Vaise.

Indemnités de terrains,	760,000 »
La plupart des terrains de cette section avaient été acquis par l'Etat avant la concession pour une somme de 2,506,254 fr. 12 c.	
Terrassements et ouvrages d'art, non compris une somme de 858,342 fr. 94 c. dépensée par l'Etat avant la concession,	3,706,000 »
Bâtiments des stations: grande gare de voyageurs et grande gare de marchandises, dépôt et ateliers de machines à établir à Vaise.	4,500,000 »
Somme à valoir pour ouvrages imprévus,	534,000 »
Total...	9,500,000 »

3° Section de Vaise à Perrache.

Indemnités de terrains, compris l'emplacement de la gare de Perrache,	fr. 4,000,000 »
Terrassements et ouvrages d'art comprenant notamment le souterrain de St-Irénée, le pont sur la Saône, et le grand remblai de la gare de Perrache,	8,300,000 »
Bâtiments des stations pour la gare de Perrache, et son dépôt de machines,	2,500,000 »
Somme à valoir pour ouvrages imprévus,	700,000 »
Total. .	15,500,000 »

Les dépenses en indemnités de terrains, terrassements, ouvrages d'art et bâtiments des stations, s'élèveront ainsi pour la section entière de *Chalon à Lyon*, à la somme totale de 49,000,000 »

Savoir, comme ci-dessus:

Pour la partie de *Chalon à Collonges*,	24,000,000 »
Pour la partie de *Collonges à Vaise*,	9,500,000 »
Pour la partie de *Vaise à Perrache*,	15,500,000 »
Total pareil...	49,000,000 »

Les dépenses relatives au ballastage et à la pose des voies, à la fourniture des matériaux de la voie, et du matériel roulant, à l'établissement des clôtures provisoires et définitives, et aux études de tracé et au personnel, ont été estimées, ainsi qu'il suit, pour la section entière de *Chalon à Lyon*:

1° Ballastage et pose des voies	fr. 5,000,000 »
2° Fourniture des matériaux de la voie (non compris une somme de 3,721 955 fr. déjà payée sous le régime de l'Etat pour cet article de dépense),	8,864,948 »
3° Matériel roulant.	6,000,000 »
4° Clôtures provisoires et définitives, haies vives, plantations, guérites, etc., etc.	650,000 »
5° Personnel et dépenses diverses.	2,000,000 »
Somme à valoir pour augmentation du matériel roulant, s'il y a lieu, et pour dépenses imprévues.	1,485,052 »
Total	24,000,000 »

La dépense, pour la section de *Chalon à Lyon*, étant ainsi:

Pour les indemnités de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les gares, de	49,000,000 »
Et pour le ballastage, les voies, le matériel roulant et les dépenses diverses de	24,000,000 »
La dépense totale de cette section sera de	73,000,000 »
Les travaux restant à faire pour l'achèvement de la section de *Paris à Chalon-sur-Saône*, ont été estimés ci-dessus à	13,000,000 »
Enfin, le prix de la concession a été de	114,000,000 »
Le total des dépenses à faire pour la Compagnie sera donc ainsi de	200,000,000 »

Nos estimations concordent exactement avec celles des ingénieurs de l'état; nous les avons faites avec un soin scrupuleux; nous comptons fermement ne pas dépasser le chiffre de 200,000,000 fr., mais nous n'oserions cependant pas faire espérer à la Compagnie une économie sensible sur cette estimation.

Des dépenses relatives à la traversée de Lyon.

Si l'on veut se rendre compte des dépenses qu'occasionnera ce qu'on a appelé jusqu'à ce jour *la traversée de Lyon*, on le pourra au moyen des chiffres qui précèdent, en les résumant ainsi qu'il suit:

1° Dépenses faites par l'Etat avant la concession du 5 janvier 1852:

Indemnités de terrains, entre Collonges et Vaise,	fr. 2,506,254 12
Terrassements et travaux d'art, dans la même section	858,342 94
Total des travaux faits par l'Etat.	3,364,597 06
2° Dépenses à faire par la Compagnie:	
Entre Collonges et Vaise, en indemnités de terrains, travaux et stations.	9,500,000 »
Entre Vaise et Perrache, pour les mêmes natures de dépenses.	15,500,000 »
Total pour les achats de terrains, les travaux et les stations, entre Collonges et Perrache.	28,364,597 06

Dans cette somme ne sont pas comprises les dépenses à faire pour le ballastage et la pose des voies; la fourniture des matériaux entrant dans cette pose; le matériel roulant, et les dépenses diverses pour le personnel, les études, et les clôtures du chemin.

Enfin, on ne tient pas compte non plus dans cette estimation, des travaux qui sont à la charge du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, et qui font réellement partie de la traversée de Lyon; tels sont la construction du pont sur le Rhône, à la sortie de la gare de Perrache, et l'établissement d'une gare de marchandises dans le faubourg de la Guillotière.

Dans les anciennes concessions, les gares de Perrache et de la Guillotière devaient être affectées, l'une et l'autre, au service commun des voyageurs et des marchandises; dans les nouvelles concessions, la gare de Perrache est, ainsi que nous l'avons dit plus haut exclusivement réservée aux voyageurs, et la gare de la Guillotière exclusivement destinée aux marchandises.

Des travaux exécutés en 1852.

Il nous reste maintenant à vous dire quelques mots des travaux qui ont été exécutés dans le cours de l'année dernière, sur la section de Chalon à Lyon.

Ces travaux n'ont été adjugés que dans le courant du mois de juin, et les pluies continuelles de l'été, les ont constamment entravés, et ne nous ont pas permis de les attaquer et de les développer avec toute l'activité désirable; sept grandes crues successives, dans la Saône, ont maintenu les eaux hautes dans les vallées des affluents de cette rivière, et nous ont empêché de fonder les ponts, au moyen desquels le chemin de fer doit traverser ces affluents, notamment les ponts dans les environs de *Chalon*, de la *Thalie*, de la *Corne* et de la *Grande Grosne*.

Les dépenses faites sur cette section, pendant la campagne de 1852, se sont réduites ainsi, y compris les acquisitions de terrains, à un chiffre de 7,392,345 f. 68 c.

Nous espérons, si le temps nous favorise, réparer, cette année, le temps perdu dans la campagne dernière, et ouvrir la section de Châlon à Vaise, ainsi que nous l'avions annoncé dans notre premier rapport, vers le commencement du mois de mai 1854.

La dernière section de Vaise à Perrache ne pourra guère être ouverte à la circulation que deux ans plus tard c'est-à-dire dans les premiers mois de 1856, vu la durée présumée du percement du souterrain de Saint-Irénée.

Des dépenses déjà ordonnées sur la section de Chalon à Lyon.

Les dépenses déjà ordonnées par votre Conseil d'administration, sur la section de Chalon à Lyon, et pour lesquelles des marchés ont été passés dans le cours de l'année dernière, s'élèvent à la somme de 45,122,041 f. 39 c.

Savoir :

Achèvement des marchés de toute nature passés par l'Etat, avant la concession du chemin.	3,820,998 f.	» c.
Crédits ouverts pour des acquisitions de terrains	6,526,100	»
Marchés passés pour l'exécution des terrassements et des ouvrages d'art.	24,048,769	09
Marchés passés pour la fourniture des matériaux de la voie.	5,241,145	»
Marchés passés pour la fourniture du matériel roulant,	4,476,029	30
Frais d'études, personnel et dépenses diverses.	1,009,000	»
Total pareil.	45,122,041 f.	39 c

Il nous reste aujourd'hui à compléter nos marchés pour la fourniture du matériel roulant, à passer des marchés nouveaux pour le ballastage et la pose des voies ; à acquérir encore une portion assez considérable de terrains, notamment entre Vaise et Perrache, et enfin à pourvoir à la construction de toutes nos gares et de leurs dépendances.

Du Chemin de fer de ceinture.

Nous terminerons la partie de notre rappot qui est relative au premier établissement de notre chemin, par quelques détails sur les travaux de construction et sur les résultats de l'exploitation du chemin de fer de ceinture que l'Etat établit en ce moment pour relier entre elles les têtes des cinq grandes lignes :

De Paris à Rouen avec ses prolongemena ;

Du Nord ;

De Paris à Strasbourg ;

De Paris à Lyon ;

Et de Paris à Orléans, avec ses prolongements.

La construction de ce chemin de ceinture, qui doit être établi à l'intérieur du mur d'enceinte des fortifications de Paris, a été ordonnée par un décret du 10 décembre 1851.

Les conventions passées au sujet de la construction et de l'exploitation de ce chemin, entre l'Etat et les Compagnies intéressées, au nombre de quatre (celle de Lyon n'existant pas encore à cette époque), ont été approuvées par un décret du 11 décembre 1851.

L'art. 2 du cahier des charges joint au décret du 10 décembre 1851, relatif à l'établissement de ce chemin de ceinture, résume ainsi les engagements pris par les Compagnies :

« Les Compagnies s'engagent à exploiter le chemin de ceinture en fournissant le matériel nécessaire à l'exploitation, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises. Elles s'engagent, en outre, à augmenter ce matériel en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui leur seraient adressées par le ministre des travaux publics.

» Lesdites Compagnies se constitueront en Société anonyme pour l'exploitation du chemin de ceinture.

» Elles seront représentées par un syndicat établi dans les formes qui seront déterminées par un décret, les Compagnies entendues.

» Les attributions de ce syndicat auront pour objet : l'administration, l'exploitation et l'entretien du chemin de ceinture, les comptes à rendre aux diverses Compagnies, l'organisation du personnel, la création et la distribution du matériel, enfin l'accomplissement de toutes les obligations et conditions imposées aux Compagnies concessionnaires de chemins de fer.

L'art. 5 de notre cahier des charges, joint à la loi de concession du chemin de Lyon, du 5 janvier 1852, a admis notre Compagnie à jouir des avantages qui avaient été accordés et à supporter les charges qui avaient été imposées aux autres Compagnies de chemins de fer.

Cet art. 5 est ainsi conçu :

« La Compagnie entrera dans le syndicat formé pour l'exploitation du chemin de fer de ceinture autour de Paris, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 10 décembre 1851, qui a concédé l'exploitation de ce chemin de fer.

» En conséquence, elle s'engage à verser au Trésor public une somme de un million de francs (1,000,000 fr.), payable par tiers, conformément à l'art. 3 dudit cahier des charges, et elle jouira de tous les bénéfices et avantages accordés aux autres Compagnies concessionnaires, comme elle participera à toutes les charges. »

Pour satisfaire aux engagements pris par les Compagnies envers l'Etat, un syndicat, composé de dix membres, c'est-à-dire de deux administrateurs délégués par chacune des cinq Compagnies, a été constitué et autorisé à entrer en fonctions, par un décret du 22 janvier 1853.

L'approbation des statuts relatifs à la constitution de la Société anonyme qui doit exploiter le chemin de Ceinture, au nom des cinq Compagnies dénommées ci-dessus, est poursuivie par les voies régulières devant le Conseil d'Etat.

Les membres du syndicat s'étant mis d'accord à cet égard avec l'administration supérieure, cette approbation paraît devoir être très prochainement obtenue.

La première section du chemin de ceinture, qui réunit les trois gares des Compagnies de Rouen, du Nord et de Strasbourg, a été ouverte à l'exploitation le 21 décembre 1852, et les résultats obtenus jusqu'à ce jour font déjà pressentir l'utilité de ce chemin de ceinture.

Le tonnage transporté dans une période de trois mois, à partir du 21 décembre dernier, a été de 30,000 tonnes, ou d'environ 310 tonnes par jour.

On espère pouvoir livrer le chemin entier à l'exploitation, et faire ainsi participer à ses avantages les chemins de Lyon et d'Orléans, vers le commencement de l'année 1854.

CHAPITRE III.

Des résultats de notre exploitation en 1852 et 1853.

Des détails statistiques placés à la suite du présent rapport, font connaître les chiffres exacts de nos différentes natures de produits pendant l'année écoulée de 1852, nous nous bornerons à rappeler ici les principaux résultats de notre exploitation.

Détails statistiques sur l'exploitation.

Le nombre des voyageurs transportés pendant l'année entière sur le chemin de fer de Paris à Chalon, a été de 1,609,891, qui ont produit ensemble, non compris le droit du dixième, remboursé aux contributions indirectes, ci	9,842,736 31
Les bagages, pour les excédants au-dessus de 30 k. par personne, transportés avec les voyageurs, ont produit	251,226f.20
Le transport des chiens a produit	19,828 60
Le transport des articles de messagerie, ou des marchandises à grande vitesse	1,171,710 50
Le transport à grande vitesse des voitures et des chevaux, ainsi que de quelques dépêches exceptionnelles pour l'administration des Postes, autres que les dépêches ordinaires, qui, comme on sait, sont transportées gratuitement, a produit	233,673 70
Le service de la grande vitesse a ainsi donné pour l'année 1852, un produit total de	11,522,205f.31
Le service de la petite vitesse a donné un produit total de	5,885,301 30

Savoir :

Pour le transport des marchandises	5,682,085, 50
Et pour le transport des voitures, des chevaux et des bestiaux, à petite vitesse,	203,215, 80
Total pareil,	5,885,301 30
Enfin, nous avons recueilli, en recettes diverses, magasinage, produits du Domaine, etc.,	125,518, 30
Et le produit total de l'année 1852 a été, déduction faite du droit du 10me, sur les places des voyageurs, de	17,533,024,91

Cette recette a été répartie en deux parts :

La recette des deux premiers mois de l'exploitation de 1852, qui a été touchée par le Trésor, montait à	2,166,026, 71
Celle des dix derniers mois de l'année 1852, qui est revenue à la Compagnie, s'élevait à	15,366,998 20
Total pareil,	17,533,024 91
La recette brute, faite par la Compagnie dans les dix derniers mois de l'année 1852, pendant lesquels l'exploitation a été opérée par ses soins, étant de	15,366,998 20
Et la dépense, pendant la même période de temps, ayant été de	5,289,095 09
Soit de 34 fr. 42 c. p. 0/0 de la recette brute.	
La recette nette, pour la période des dix mois d'exploitation par la Compagnie, se trouve être ainsi de	10,077,903 11
A laquelle il convient d'ajouter les produits des placements de fonds, opérés par la Compagnie pendant l'année 1852, montant à	2,477,161 23
Total des recettes nettes de la Compagnie en 1852:	12,555,064 34

Sur cette somme, la Compagnie a eu à payer :

1° A l'Etat, pour la part afférente à l'exercice 1852, des intérêts dûs sur le prix de sa concession, ci	1,599,306 55
2° Aux porteurs de nos obligations, un semestre d'intérêt sur les sommes qu'il nous ont versées, à raison de 25 fr. sur 68,160 obligations,	1,704,000 00
3° Au trésor, pour un abonnement sur le timbre des actions et des obligations, depuis l'émission de ces titres jusqu'au 31 décembre 1852.	70,200 00
4° A nos actionnaires, pour premier coupon de dividende, au 1er janvier 1853, 8 fr.	

5 c. par action, représentant l'intérêt, à 5 p. 0/0, des fonds versés sur chaque action; soit pour 240,000 actions f. 2,100,000 00

Total des sommes payées, par la Compagnie, sur 1852 : 5,473,505 55 — 5,473,505 55

Resterait donc à répartir à nos actionnaires un dividende de 7,081,558 79 si notre cahier des charges nous permettait de disposer de cette somme entière; mais l'art. 8 de ce cahier des charges est formel et il ne nous autorise à répartir, entre les actionnaires, pendant la première année de notre exploitation, que le quart de cet excédant, soit, par conséquent, une somme, en nombre rond, de 1,860,000 00 soit exactement 7 fr. 75 cent. par action, qui seront payés aux actionnaires au 1er juillet 1853, en même temps que les intérêts sur les fonds versés, de 6 fr. 25 cent. par action, pour le 1er semestre de 1853.

Il y aura ainsi à reporter au compte *Profits et Pertes*, de l'exercice 1853, les trois quarts, non distribués, du bénéfice net réalisé sur l'exercice 1852, en sus de l'intérêt des fonds versés sur les actions, soit une somme de 5,221,558 79

Tels sont les résultats de notre exploitation pendant l'année 1852.

Résultats probables de l'année 1853.

Il nous reste à apprécier les résultats probables de l'année 1853; pour y arriver, nous chercherons d'abord à déterminer, aussi exactement que possible, le chiffre des recettes brutes de l'exploitation de 1853.

Or, les trois premiers mois de l'exploitation de 1853 ont donné, déduction faite du droit du dixième, 4,082,809 64

Les trois premiers mois de 1852 n'avaient produit, toujours déduction faite de ce droit du dixième, que 3,410,693 96

C'est-à-dire qu'il y a eu, dans les trois premiers mois de 1853, une augmentation sur les recettes de la période correspondante de 1852, de 672,115 68

ou de 19 fr. 71 cent. pour cent.

Si nous admettions que les recettes brutes de l'année entière de 1853 éprouveront une augmentation proportionnelle à celle qui s'est produite dans les trois premiers mois de cette année, nous arriverions, pour la recette brute de 1853 (la recette brute de 1852 ayant été, déduction faite du droit du dixième, de 17,520,758 fr. 14 c.), au chiffre de. 20,974,699 56

Mais nous avons pensé que l'augmentation sur les recettes, qui s'est produite dans les trois premiers mois de 1853, pourrait bien ne pas se soutenir pendant toute l'année, et qu'il était, en conséquence, prudent de ne compter, pour l'année entière de 1853, que sur une recette brute de . . . . 20,000,000 »

Déduisant de cette recette brute la dépense probable de notre exploitation, estimée à 35 0/0 de la recette brute, soit à. . . . . 7,000,000 »

Nous arriverons, pour la recette nette probable de l'exploitation, de l'année 1853, à un chiffre de. . 13,000,000 »

auquel il faut ajouter :

1° La somme laissée en réserve au compte *profits et pertes* de l'année 1852, qui est de. . . . . . fr. 5,221,558 79

2° Et les produits qui résulteront des placements des fonds de la Compagnie, pendant l'année 1853, produits estimés à environ . 2,660,000 »

et nous trouvons pour les produits nets probables de l'exercice 1853, un chiffre de 20,881,558 79

Sur cette somme, la Compagnie aura à payer :

1° A l'État, pour la part afférente à l'exercice 1853, des intérêts dûs sur le prix de la concession 1,919,166 90

2° Aux porteurs de nos obligations, deux semestres d'intérêt sur les sommes qu'ils nous ont versées. . . . . 3,408,000 »

3° Au Trésor, pour notre abonnement, pendant l'année 1853, sur le timbre des actions et des obligat. 110,400 »

4° A nos actionnaires, pour les intérêts, à 5 p. 0/0, des fonds versés, 3,000,000 »

Total des sommes à payer, par la Compagnie, en 1853, 8,437,566 90 — 8,437,566 90

Le bénéfice à répartir, comme dividende, entre les actionnaires, serait ainsi de 12,443,991 89

Si l'art. 8 précité, de notre cahier des charges, nous permettait de distribuer à nos actionnaires la totalité de notre bénéfice net; mais cet article n'autorise, pour la seconde année de notre concession, que le partage de la moitié de ce bénéfice, soit d'une somme de 6,221,995 94

Qui représentera, par action, un dividende d'environ 26 fr. lequel dividende ajouté aux 12 f. 50 qui sont à payer pour les intérêts, donnera droit, à chaque action, pour l'année 1853, à une somme, intérêts et dividende compris, de 38 fr. 50, et il restera à porter au compte *profits et pertes*, pour l'année 1854, une somme de 6,221,995 94

Laquelle représentera par action un dividende à toucher ultérieurement de 26 fr.

Tels doivent être d'après nos calculs, les résultats probables de l'exercice de 1853, en réunissant aux produits de l'exploitation proprement dite, les intérêts de nos placements de fonds, et la réserve faite sur l'exercice 1852.

Nous n'avons pas cru devoir étendre plus loin nos prévisions, laissant ainsi à chacun de vous, d'après les documents précis que nous vous avons fournis, sur le passé et sur le présent, le soin d'apprécier l'avenir de notre entreprise.

Ces résultats vous paraîtront, sans doute, satisfaisants, et l'étude attentive à laquelle vous pourrez vous livrer, de tous les éléments de notre affaire, sera, nous le pensons, de nature à vous confirmer dans la bonne opinion, et dans la confiance, qu'elle vous a inspirées.

Dans le cours de l'année qui vient de s'écouler, le Conseil a dû procéder au remplacement d'un de ses membres. M. Kennard (de Londres) a donné sa démission, en nous exprimant le regret de ne pouvoir pas prendre part aux délibérations du Conseil.

Le Conseil a pourvu à cette vacance, aux termes de l'art. 19 des statuts (1), et son choix s'est fixé sur M. Poisat, ancien député.

Nous terminerons notre rapport, en vous proposant, Messieurs, de fixer le dividende à distribuer, sur l'exercice 1852, à 7 fr. 75 c. par action, chiffre ressortant des comptes dont nous venons d'avoir l'honneur de vous exposer les résultats définitifs.

Ce dividende de 7 fr. 75 c. par action vous serait payé, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de l'Administration centrale, rue de Provence, 47, en même temps que les intérêts, de 6 fr. 25 c. par action, pour le premier semestre de 1853, sur les fonds versés, soit ensemble 14 fr par action.

RÉSOLUTIONS.

L'Assemblée générale approuvant les conclusions du rapport et les comptes présentés, fixe à 7 fr. 75 c. le dividende de l'exercice 1852. Ce dividende sera payé, le 1er juillet prochain, à la caisse de l'Administration centrale, 47, rue de Provence, avec les intérêts semestriels de 6 fr. 25 soit en tout 14 fr. par action.

Chemin d'Andrezieux à Roanne.

Addition au compte-rendu de l'Assemblée générale du 30 mars 1853.

M. Auguste Godard, administrateur sortant, et MM. Bignon, Jannart de Médemanche et le comte Joseph de Villeneuve, membres de la commission de comptabilité, sont réélus à l'unanimité.

---

(1) Cet article 19 des statuts est ainsi conçu :

Par dérogation à l'art 17, le premier Conseil d'administration sera composé de quinze membres dont les noms suivent, savoir :

MM. Ernest André,
Francis Baring,
Auguste Dassier,
Louis Dufour,
Adolphe Durand,
Duc de Galliéra,
Henri Hottinguer,
Kennard,
Charles Mallet,
Masterman,
François Mathieu,
Isaac Pereire,
Gustave de Rothschild,
Schneider,
Baron Seillière.

Ce premier Conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque à laquelle l'exploitation de la ligne aura lieu dans toute son étendue.

Dans le cas où pendant ce temps il y aurait lieu de remplacer un ou plusieurs Administrateurs, par suite de décès, démission ou autre cause, le Conseil pourvoira lui-même au remplacement.

A l'expiration d'une année après l'exploitation de la ligne entière, les membres du Conseil seront renouvelés chaque année, par cinquième, par l'Assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier Conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des Administrateurs qui en auront fait partie.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

BILAN GÉNÉRAL de la Compagnie du Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, au 31 décembre 1852.

ACTIF.

	fr. c.	fr. c.
Établissement du chemin et constitution de l'entreprise.		
Construction du chemin (voie et bâtiments, y compris les dépendances du domaine privé),	39,970,375 35	
Matériel de transport,	2,889,161 10	
Outillage des ateliers,	359,534 05	
Mobilier en Alsace,	125,719 84	43,947,861 03
Mobilier à Paris,	7,851 15	
Frais de constitution de l'entreprise,	594,918 64	
Valeurs diverses.		
Rentes sur l'État,	1,936 75	
196 Obligations de l'emprunt S.-B. appartenant à la Compagnie,	237,571 40	
A la Banque,	41,720 12	
En caisse à Paris,	19,161 44	
Bons du Trésor,	2,014,950 »	2,844,130 53
Fond de roulement en Alsace, solde du compte de l'Exploitation. (Voir le Bilan annexé, lettre A),	467,924 48	
Sous-Comptoir d'escompte,	54,400 »	
Actions de Mayence à Bexbach,	6,960 34	
Débiteurs divers.		
Divers débiteurs,	»	307,481 55
Total,		47,099,473 11
Comptes de l'entreprise du prolongement sur Wissembourg.		
Divers débiteurs. (Voir le Bilan annexe, lettre B),	»	15,256,525 05
Total général,	»	62,355,998 16

PASSIF.

			fr. c.	fr. c.
Capital affecté à l'entreprise.				
Fonds social réalisé.				
84,000 actions à 500 fr., libérées par le versement de	350.	29,400,000	42,000,000 »	
Emprunt fait à l'État.				
A raison de 3/10 du fonds social primitif de 42,000,000, soit par action,	150.	12 600,000		45,052,500 »
	500.			
Emprunt S.-B. par obligations.				
2,581 non amorties,		2,839,100	3,052,500 »	
194 amorties,		213,400		
2,775				
Créanciers divers.				
Cautionnement des employés,			129,240 »	173,931 65
Divers créanciers,			44,691 65	
Rescriptions, Obligations, Dividendes et intérêts à payer.				
Rescriptions restant à rembourser,			450 »	
Intérêts sur le 6e terme et les rescriptions			222 50	
Sommes à restituer sur le 6e terme payé sur les actions,			800 »	
Solde à payer sur les intérêts semestriels d'obligations,			3,350 »	1,217,066 24
Solde à payer sur les dividendes de 1847 à 1851,			23,187 75	
Obligations restant à rembourser sur le tirage de 1852,			2,500 »	
Solde du compte de Profits et Pertes,			1,186,195 69	
Fonds de réserve.				
Fonds de réserve,			»	656,035 22
Total,				47,099,473 11
Comptes de l'entreprise du prolongement sur Wissembourg.				
Divers créanciers. (Voir le Bilan annexe, lettre B),			»	15,256,525 05
Total général,			»	62,355,998 16

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

BILAN de l'Entreprise de prolongement sur Wissembourg, au 31 décembre 1852.

ANNEXE B AU BILAN GÉNÉRAL.

ACTIF.

Établissement du chemin et constitution de l'entreprise			
1re DIVISION.			
CONSTRUCTION DU CHEMIN.			
Terrains,	*Mémoire.*		
Terrassements,	»		
Ouvrages d'art,	»	*Mémoire.*	
Voie de fer,	»		
Travaux accessoires,	»		
Stations et ateliers,	»		
2e DIVISION.			
MATÉRIEL.			
Matériel roulant,	*Mémoire.*		
Outillage et mobilier,	6,202 75	6,202 75	
3e DIVISION.			
DÉPENSES GÉNÉRALES.			573,034 50
Administration centrale à Paris,	43,696 30		
Mobilier de l'Administration centrale à Paris,	3,957 55		
Direction en Alsace,	23,274 31		
Frais d'études du chemin,	45,498 83		
Frais de surveillance de la construction du chemin,	*Mémoire.*		
Frais d'études du matériel,	2,005 10	567,231 75	
Frais de surveillance de réception du matériel,	*Mémoire.*		
Mobilier et outillage des études et de la construction,	6,605 41		
Intérêts bonifiés sur les termes escomptés des obligations,	165,689 05		
Intérêts semestriels des obligations (coupons au 31 décembre 1852),	83,000 »		
Frais de constitution de l'entreprise,	192,205 20		
Valeurs diverses.			
Bons du Trésor,	5,523,845 »		
A la Banque,	660,000 »		
Obligations de l'emprunt en portefeuille,	2,000,000 »	. . . . . .	8,210,543 23
En caisse à Paris,	9,698 23		
Sous-Comptoir d'escompte,	17,000 »		
Débiteurs divers.			
Montant de la subvention due par l'État,	3,000,000 »		
Solde des versements à effectuer sur les obligations émises,	2,915,750 »	. . . . . .	6,472,947 32
Cautionnement versé à l'État,	550,000 »		
Fonds de roulement en Alsace,	7,197 32		
		TOTAL. . . .	15,256,525 05

PASSIF.

Capital affecté à l'Entreprise.		
Emprunt par obligation : 24,000 obligations à 500 francs,	12,000,000 »	15,000,000 »
Subvention de l'État, payable en trois termes.	3,000,000 »	
Obligations et intérêts à régler.		
Intérêts des fonds placés,	194,430 20	
Obligations non réglées,	3,750 »	256,525 05
Intérêts restant à payer sur le semestre échu le 31 déc. 1852,	58,344 85	
TOTAL.		15,256,525 05

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1852.

DOIT.

1852.		f. c.
1er avril.	Semestre d'intérêt de l'emprunt au 1er avril 1852,	65,225 »
1er octobre.	Id. au 1er octobre 1852,	65,225 »
»	Remboursement de 28 obligations,	35,000 »
31 décembre.	20e à porter à la réserve sur les bénéfices de l'exploitation S.-B. (Charges déduites),	53,357 20
»	Redevances et frais d'exploitation de la ligne de Mulhouse-Thann,	154,717 03
»	Solde du compte de Profits et Pertes,	1,186,195 69
	Total,	1,559,719 92

AVOIR.

1852.		f. c.
1er janvier.	Reliquat de l'exercice précédent, deduction faite de 966,000 f. pour le dividende,	3,358 81
4 décembre.	Dividendes prescrits en 1852,	4,403 »
31 décembre.	Solde de divers comptes,	5,171 50
»	Solde du compte d'intérêts,	49,222 11
»	Résultats de l'exploitation S.-B. en 1852,	1,232,504 78
»	Recettes de l'exploitation de Mulhouse-Thann,	179,776 88
»	Solde de l'exploitation de Sarrebourg (Exercice 1851-52),	85,192 84
	Total,	1,559,719 92

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Assemblée générale du 5 mars 1853.

Les actionnaires du chemin de fer d'Anvers à Gand se sont réunis en assemblée générale, le 5 mars dernier, au siége de la Société, à Bruxelles, pour recevoir les comptes de l'administration et pour délibérer sur diverses modifications que le Conseil demande d'apporter dans la rédaction des statuts.

Il résulte des comptes présentés aux actionnaires que les produits bruts de l'exploitation se sont élevés à. . . . 558 187 76

En plus, pour recettes diverses et extraordinaires. . . 8,327 02

Total. 566.514 78

Les dépenses ayant été de. . 293,357 31

Le bénéfice, pour l'année 1852, est de. 273,157 47

Cette somme représente un dividende de 27 fr. 50 c. par action, dont le paiement, à partir du 15 avril, a été autorisé par l'assemblée.

La lecture du rapport n'ayant donné lieu à aucune discussion, l'assemblée a voté, à l'unanimité, toutes les questions soumises à son approbation; elle a donné au directeur et aux membres du Conseil des marques de sa satisfaction, et demandé l'impression du rapport. L'abondance des matières ne nous permet pas de nous étendre sur plusieurs points intéressants de ce document, que nous espérons publier, du reste, aussitôt que l'abondance des matières nous le permettra.

Nous nous bornerons à signaler ce fait, que les recettes de 1852 ont donné 67,652 f. 56 c. de plus que l'année précédente, soit une augmentation de 13 fr. 79 c. 0/0, laquelle, dit le rapport, représente plus du double de l'accroissement que l'Etat a obtenu sur le chemin qu'il exploite. Ce résultat, qui vient à l'appui d'un principe souvent défendu par le *Journal des Chemins de fer*, l'exploitation des chemins par l'industrie privée, peut se passer de commentaire, tant il nous paraît concluant.

F. Petit.

Chemin de fer Sarde : Philibert-Emmanuel.

Les concessionnaires français du chemin de fer sarde, Victor-Emmanuel, qui unit Modane et Chambéry à Genève, c'est-à-dire le Piémont et la Suisse, et qui doit plus tard se réunir à la France par Saint-Genix-d'Aost, Bourgoin et Lyon, ont ouvert, cette semaine, leur souscription, qui a été remplie en peu de jours.

La durée de la concession est de 99 ans. Le capital que la Compagnie pourra dépenser est garanti, par le gouvernement sarde, d'un intérêt de 4 1/2 p. 0/0, non compris l'amortissement. La Compagnie jouit, en outre, d'avantages spéciaux qui ne figurent pas dans les cahiers des charges des concessions françaises.

Le principal avenir du chemin de fer sarde dépend de son raccordement direct, aussi prompte que possible, avec le chemin projeté de Saint-Genix-d'Aost à Lyon, ou de Lyon à Chambéry par Culoz. On nous assure que la concession de l'un de ces tracés sur le territoire français ne tardera pas longtemps à être faite. L'union des deux lignes constituera alors une affaire dont la prospérité ne saurait être douteuse pour personne.

G. Lenoir.

Nous trouvons dans les journaux anglais un renseignement qui donne une juste idée de l'économie de temps et de frais que procure aux voyageurs l'établissement des chemins de fer.

M. Robert Weale, commissaire de la loi des pauvres, a voyagé pour son service depuis le 3 août 1835 jusqu'au 31 décembre 1852.

Voici la statistique de ces voyages :

Par routes ordinaires.

Mille parcour.	Temps.	Dépense.	Dép. p. mille
8,298	3 ans, 27 sem., 5 j.	£. 7176 1 1	1 s. h. 7 1/2 d.

Par chemins de fer.

90,932	1 — 21 — 4	1091 5 9	0 2 3/4 d.
179,2.6	4 ans, 51 sem., 9 j.	£. 8,267 6,10	

Le chiffre de la dépense par chemins de fer comprend les frais d'omnibus et de voiture aux stations.

Si la distance entière avait été parcourue par chemins de fer, les voyages n'auraient duré que deux ans, quarante et une semaine et deux jours; on aurait, par conséquent, épargné deux ans, six semaines et un jour.

Si la distance entière avait été parcourue par les routes ordinaires, les voyages auraient duré sept ans, huit semaines et deux jours; ce qui aurait occasionné une augmentation de quatre ans et quinze semaines sur le temps à employer par chemins de fer.

L'avantage du chemin de fer, sous le rapport de la dépense, est encore plus sensible. Si tous ces voyages avaient été faits par chemins de fer, ils n'eussent coûté que £ 2,151 c'est-à-dire un peu plus du quart de ce qui a été dépensé, et si le chemin de fer n'avait pas existé, la dépense eût été de plus des trois quarts en sus.

Dans ce calcul, le jour est compté à dix heures, la semaine à six jours, et l'année à trois cent douze jours.

Ce qui est non moins remarquable, c'est que, pendant ces fréquents voyages, M. Weale n'a éprouvé aucun accident, et n'a eu qu'à se louer des politesses et de l'obligeance des employés, quoiqu'il les ait vus souvent exposés à de rudes épreuves.

Chemins de fer du Nord et de Strasbourg.

Nous apprenons avec plaisir que les Compagnies du Nord et de Strasbourg, qui soumissionnaient séparément l'année dernière la concession du chemin des Ardennes, ce qui aurait eu des conséquences fâcheuses pour la Compagnie qui eut succombé, se sont mises d'accord pour l'exécution et l'exploitation de ce chemin, à frais et profits communs.

Nous félicitons sincèrement les deux conseils d'administration. Les Compagnies doivent toujours mettre les intérêts de leurs actionnaires et ceux du public au-dessus des satisfactions de l'amour-propre.

Forges.

Saint-Dizier, 3 avril.

Les cours sont restés stationnaires pour les fontes, les fers battus au bois et à la houille, aux prix cotés dans nos derniers numéros.

Pour les fers laminés, on tient maintenant en hausse. Cette fois, ce n'est pas notre groupe qui produit cette augmentation. Les fers au coke étant portés de 340 à 350 sur la place de Paris, et 310 à Lyon, par les grands centres; nos producteurs au bois ont élevé dans la même proportion. Sans engager l'avenir, on fait, rendu à Saint-Dizier, 335 fr. la première classe; rendu à Paris, 350 et 355 fr.

Le 15 mars on procédait, au ministère de l'intérieur à une adjudication de fils de fer télégraphiques que nous avions annoncée il y a quelque temps. Le prix du premier lot, livrable à Paris, est de 650 fr. Comparé au prix moyen de la dernière adjudication, faite à la fin de décembre dernier, il y a une hausse de 100 fr.

— On nous écrit de Joinville, à la date du 30 mars :

« Les forges de Poissons, Bonjeux, Saucourt, Bologne et Rimaucourt, ont arrêté hier le cours de leurs produits. Voici les prix, rendu à Saint-Dizier ou à Vitry :

Fers battus marchands, grosse forge, 350 fr.
Essieux étampés, 870

Quatre mois de terme, ou au comptant, avec deux pour cent d'escompte. »

COTE DES MÉTAUX :

Paris, 30 mars.

Cuivre de Russie,	les 100 kil., fr.	365	370
Cuivre d'Angleterre,		355	360
Étain anglais,		330	»
Étain banca brillant,		320	325
Tôle des Ardennes fer fort,		570	»
Plomb d'Espagne,		700	»
Plomb d'Angleterre,		700	»
Plomb laminé,		780	»
Zinc brut,		600	»
Zinc laminé,		800	»
Acier fondu ordinaire,		115	»
Acier pour taillanderie,		140	»
Acier pour coutellerie,		145	»

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ANGLAIS.

Les fers en gueuses d'Écosse, qui avaient atteint 55 sh. au comptant, sont redescendus à 53 sh. pour les qualités mélangées. Marché calme, acheteurs à 52 sh. 6 d. au comptant. Il n'y a pas de changements dans les fers manufacturés depuis la semaine dernière.

— On écrit de Glasgow, 24 mars :

Les gueuses sont fermes aux derniers cours. La demande continue activement pour le fer en barres, et il y a toujours de grandes commandes de rails pour l'intérieur et pour l'étranger.

(*L'Ancre.*)

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ avec carte coloriée des Chemins de fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler;

Les circulaires et arrêtés ministériels;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics;

Les statuts nouveaux ou modifiés;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. L. D., à Bouëragues. — N° 1, sur le Midi seulement. — N° 2, ce chemin est en cours d'exécution. Il n'a que les revenus du canal.

M. J. M., à Andlau-au-Val. — N° 1, impossible de répondre d'une manière *certaine*, comme vous le demandez. Nous ne croyons pas. — N° 2, c'est probable. — N° 3, tout est encore trop incertain pour qu'on puisse même hasarder une probabilité.

M. Q., à Paris. — N° 1, par moitié. — N° 2, quand on veut; mais si l'on retire dans le courant de l'exercice, on perd son droit au dividende. — N° 3, en voie de hausse.

M. A. B., à Roubaix. — Fait. — N° 1, vendez. — N° 2, non. — N° 3, Nord; Lyon.

M. L. S., à Montbelliard. — Vendez au prix d'achat et prenez Nord, Orléans. — N° 1, pas trop cher; de l'avenir.

M. E. M., à La Glacerie. — 3 0/0, obligations.

M. V., à St-Etienne-de-Rouvray. — N° 1, très bonnes. — N° 2, un peu trop.

M. C., à Tonnerre. — Reçu, fait. — A, non. L'analogie n'est pas la même. — B. Non. — C. Incessamment.

M. H. A., à Paris. — N° 1, en juillet. — N° 2, après la conversion de la commandite en société anonyme. — N° 3, de la baisse générale. — N° 4, elles ont repris. — N° 5, non. — N° 6, non. — N° 7, au cours actuel.

M. B., à Auxerre. — N° 1, du 5 avril.

M. A. de G., à Nantes. — Fait droit. — N° 1, oui. — N° 2, non.

M. X., à Angoulême. — N° 1, non. Il y a eu reprise. — N° 2, non, certainement. — N° 3, en cas de vente, remplacer par Nord, Lyon, Strasbourg. — N° 4, non.

M. de F., à Ribemont. — L'abonnement est en votre nom.

M. J. G., à St-Chaumont (Loire). — Non. — On attend l'homologation du conseil d'Etat.

M. E. B., à Agde. — N° 1, fait votre abonnement. — N° 2, il a été payé de nombreux dividendes aux créanciers, qui perdront peu de chose : les actionnaires ne recevront rien. — N° 3, sur les actions d'abord, sur les obligations ensuite.

M. A. C., à Saint-Mandé. — N° 1, après le premier mouvement de reprise, qu'une nouvelle affaire pourra provoquer prochainement. — N° 2, Lyon, Strasbourg. — N° 3, aussitôt après l'approbation des statuts par le conseil d'Etat.

M. X., à Lunéville. — N°s 1, 2 et 3, la société s'organise d'accord avec celle du chemin central. — N° 4, une nouvelle constitution sera nécessaire lors de la création d'une compagnie générale d'exploitation de toutes les richesses de la colonie. — N°s 7 et 8, c'est une excellente affaire, dont la position privilégiée sous le rapport du bas prix des matières premières et des débouchés, la met à l'abri de toute concurrence dangereuse. — N° 9, dans 15 à 18 mois. — N° 10, oui.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1853.

81,912 voyageurs	288.550	15
Bagages, marchandises, etc	346.492	60
Total	635,042	75

Semaine correspondante de 1852.

62,832 voyageurs	225,238	45
Bagages, march., etc.	284,117	67
Produit total	509,356	12

Recette totale du 1er janvier au 1er avril.

1853	7,368,728	05
1852	6,024,776	95

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 27 mars au 2 avril 1853.

17,100 voyageurs	86.239 fr.	65 c.
Bagages, marchandises, etc	106.451	15
Total de la semaine	192.690	80
Total de l'exercice courant	2,263,223	55
Semaine correspondante de 1852	169.828	40
Exercice correspondant de 1852	2,026,398 fr.	45 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 27 mars au 2 avril 1853.

12,206 voyageurs	32,246 fr.	05 c.
Bagages, Marchandises, etc	47,584	40
Total de la semaine	79,830	45
Total de l'exercice courant	344 868	05
Semaine correspondante de 1852	62 342	40
Total de l'exercice correspondant	306,364 fr.	75 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 27 mars au 2 avril 1853.

(Grande vitesse.) 31,140 voyageurs.	195,630	65
(Petite vitesse.) bag., marchand.	170,663	50
Total de la semaine	366,294 fr.	15 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	3,903,270	55
Total	4,269,564	70
Semaine correspondante de 1852	295,988	50
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	3,318,991	»
Total de l'exercice correspondant	3,614,979	50

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 27 mars au 2 avril 1853.

Voyageurs	252,101	»
Bagages, marchandises etc.	336.307	78
Total	588,411	78
Sect. d'Ang. — Voyageurs	28,702	95
— Bagages, march., etc.	14,931	96
Totaux	632,046	69
Semaine correspondante de 1852	537,987	40
Différence en faveur de 1853	94,054	29
Recettes du 1er janv. au 2 avril 1853.	6,818 912	06
Do de la section d'Angoulême	481,831	67
Total	7,300,744	73
Recette correspondante de 1852	6,027,886	70
Différence en faveur de 1853	1,272,857	03

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1853.

3,397 voyageurs	11,112 fr.	65
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,029	75
Total de la semaine	26,142	40
Semaine correspondante de 1852	26 295	75
Différence en faveur de 1852	153 fr.	35 c.
Recette du 1er janv. au 1er avril 1853	282 820	60
Recette correspondante de 1852	297,336	60
Différence en faveur de 1852	14,516 fr.	» c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—12e semaine.

Du 19 au 25 mars 1853.

35,995 voyageurs	170,133 fr.	15 c.
Marchandises	252,714	49
Total de la semaine	422 847	64
Recettes antérieures	3,938,132	37
Total général	4,360,980	01

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 21 au 27 mars 1853.

9 977 Voyageurs	23,295	55
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	24,764	83
Total	48,060	38
Semaine correspondante de 1852	41,752	60
Recette totale du 1er janv. au 27 mars.	573,620	93
Do 1852	478 060	84
Différence en faveur de 1853	95,560	09

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 28 mars au 3 avril 1853.

Ouest.—11,634 voyageurs, gr. vitesse	41.450	05
Petite vitesse	24,497	58
Total	65,947	63
Rive gauche. — 16 610 voyag.	14 318	95
Total	80,266	58
Rive droite. — 31,820 voyag.	30,451	»
Total	110,717	58
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	49,551	60
Rive gauche	10,961	»
Total	60,515	60
Rive droite	20,187	75
Total	80,703	35

Recette tot. du 1er janvier au 3 avril 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	910,201 f.	24 c.
Id. 1852	703,795	40

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 204 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 mars 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	31,773	50
Bagages et marchandises	46,393	10
Total de la semaine	78 166	60
Semaine correspondante de 1852	73,106	50
Augmentation	5,069	10
Recettes du 1er janv. au 25 mars 1853	926,750	96
— — 1852	769,989	82
Augmentation	156,761	14

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	23,870	35
Bagages et marchandises	38,521	80
Total de la semaine	62,402	15
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	140,568	75
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,682,991	40

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 20 au 26 mars 1853.

Grande vitesse.—1,022 voyageurs	2,771	71
Petite vitesse	17,243	97
Total	20,095	68

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de mars 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	31,130	14,615 40	266 55	14,881 95
1852.	29,460	13,786 10	257 50	14,043 60
En faveur de 1853.	1,670	829 30	9 05	838 35

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Mat	Soir.	Soir.	Soir.	
Paris Dép	8 15	12 15	4 »	8 30	» »
Pontoise Dép	9 12	1 8	4 40	9 30	» »
Creil Dép	10 30	2 20	5 55	10 50	» »
Compiègne	11 25	3 15	6 55	11 50	» »
St-Quentin Ar	1 30	5 15	9 10	1 30	» »

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir	Soir	Soir.
Paris Dép	7 30	1 »	11 »	» »
Creil	8 30	2 20	1 5	» »
Amiens	10 45	3 »	4 5	» »
Abbeville	11 35	6 17	5 5	» »
Boulogne Ar.	1 15	8 25	7 40	» »

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

STATIONS	Mat.	Mat	Soir	Soir		Exprs Soir.
Paris D.	6 30	7 30	1 »	4 »	11 »	» »
Amiens	11 20	9 55	4 00	8 »	4 5	» »
Arras	» »	11 30	» »	» »	6 20	» »
Douai	» »	12 10	» »	» »	7 30	» »
Lille A.	» »	1 »	» »	» »	8 »	» »

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS.	Mat	Mat.	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille	12 35	6 30	minuit	6 »
Hazebrouck	1 45	7 55	1 »	9 43
Saint-Omer	2 10	8 20	1 23	10 18
Calais	3 »	9 20	3 10	11 30 mat
Dunkerque	3 »	9 35	» »	11 » mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

STATIONS.	Mat.	Soir.	Mat.	Soir.	
Paris Dép	7 30	5 »		11 »	» »
Bruxelles Arr	5 s.	3 45m		11 40m	» »
	soir.				
Bruxelles Dép	8 »	7 30	11 45	4 45	
Malines	8 31	8 5	11 45	5 20	
Liége	11 15	11 25	2 15	8 45	
Aix-la-Chap A	2 »	2 45	5 45		
Cologne	4 »	6 »	8 »		
	mat	soir.	soir		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS

STATIONS.	Soir.	Mat	Mat	Mat.	Soir
Cologne Dép.	11 0		9 15	11 30	» »
Aix-la-Chappelle	1 30m		9 15	2 »	» »
Liége	3 50	8 »	12 5	3 »	» »
Malines	6 35	11 5	2 55	5 10	» »
Bruxelles Arr	7 5	11 35	3 25	5 40	» »
		soir	soir.	soir	
Bruxelles Dép	8 »	1 15	6 30		
Paris Arr	5 »	10 45	5 30		
	soir.	soir	mat.		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de Paris pour St-Denis et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains place aux Gueldres ; place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage

Nos d. trains	31 mat.	7 mat	33 mat	37 mat	39 mat	41 soir	43 soir	47 soir.	49 soir.	51 soir.	53 soir	55 soir	57 soir	21 soir.	1 soir.
Paris D.	7 »	6 15*	8 30*	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 »	5 30	6 30	7 35	8 30	11 »
Saint-Denis	7 10	*	8 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 45	8 41	11 11
Enghien		8 30		10 51					4 54		5 51			8 51	11 21
Pontoise A		9 »		11 25					5 26		6 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS

STATIONS.		Avant Midi. Omn.	Direct	Après Midi. Omn	Étampes	Omn	Malles Tours	Malles Centre
Paris Départs.		8 »	9 15	1 15	3 15	5 15	7 15	7 41
Étampes		9 59	10 20	3 14	5 54	7 11	8 30	9 6
Orléans Arrivées		12 »	11 15	5 15		9 4	10 15	10 40

	Mixte	Omn. / Direct	Omn	Observation	Malles
Orléans Départs.	6 35	12 40	5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.	10 53
Vierzon	9 21	2 43	7 16		12 51
Bourges	10 30	3 »	9 »		1 30
Nérondes	11 11	4 25	10 3		2 25
Nevers Arrivées.	12 45	5 14	10 55		3 15
Vierzon Départs	9 35	2 53	»		1 1
Châteauroux Arrivées	12 »	4 40	»		2 2

	Mat	Soir.	Soir	Dép de Corbeil	Mat	Matin	Soir	Soir
Départs de Paris pour Corbeil.	8 30	5 5	9 45		7 55	11 6	3 45	9 15

Départs d'Orléans pour Paris : 7 h. 5, 11 h. 10, 11 h. 55 matin, 3 h., 12 h. soir.
— de Vierzon pour Paris : 9 h. 13 matin, 2 h. 22, 9 h. 50 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi. Mixte.	Omn	Omn	Direct	Après Midi. Omn	Omn.	Direct
Paris Départ	»	»	8 »	9 15	1 15	5 45	7 15
Orléans Arriv.	»	»	12 »	12 10	5 15	9 45	10 15
Orléans Départ.	»	6 45	midi 30		5 30	10 30	
Blois	»	8 15	2 3		7 25	12 4	
Tours Arr.	»	10 40	3 25		9 25	1 25	
Tours Départ.	6 15		3 30			1 55	
Chatellerault	8 28		6 »		»	3 41	
Poitiers Arr.	9 30		7 12		»	4 32	

Départs de Poitiers : 4 h. 35, 10 h. » matin, 5 h. soir.
— de Tours : 7 h. 45 matin ; 1 h. 50, 8 h. 41 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi. Mixte.	Omn.	Direct	Après Midi. Omn.	Malles
Paris Dép.	»	8 »	9 15	5 15	7 15
Orléans Dép.	»	12 30		10 30	
Tours Arr.	»	3 25		1 25	
Tours Dép	6 30	3 40		1 45	
Saumur	8 15	5 14		3 19	
Angers Arr.	10 25	6 28		4 29	
Nantes	1 »	8 40		6 40	

Départs de Nantes : 5 h. 15, 8 h. 35 matin, 3 h. 25 soir.
— de Tours : 4 h. 08 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS	Av. Midi. omn.	exp.	omn	omn	Après Midi. exp.	omn	omn.	omn	mixt	post
Paris D.	8 25	9 25	midi.	»	»	»	4 25	7 25	9 25	11 »
Maisons	8 53	» »	12 29	»	»	»	4 51	7 51	»	»
Poissy	9 15	» »	12 48	»	»	»	5 13	8 11	»	»
Mantes	10 20	» »	1 50	»	»	»	6 15	9 7	»	»
Vernon	11 12	10 50	2 31	»	»	»	7 »	9 50	»	»
Rouen A.	11 55	12 »	4 15	»	»	»	8 35	11 20	2 15	2 3
Rouen D	1 »	12 05	4 30	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot	2 16	1 6	5 52	»	»	»	»	»		
Havre A	3 20	2 »	7 05	»	»	»	»	»	6 5	
Rouen D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	3 20	
Dieppe A.	» »	2 15	7 05	»	»	»	»	»	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes. mat.	Poissy jeudi mat.	mat
11 »	7 »	10 »
11 34	7 28	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour matin. 6 45	Retour soir. 4 10	soir. 5 20

Dép. de Rouen pour Dieppe : 7 15, 10 15 ; le Havre : 6 », 9 25.

Départs du Havre pour Paris : — 7 h., 10 h. 45 matin — 6 h., 10 h. soir.
— de Dieppe pour Paris : — 7 h. 10 h. 50 ; matin, — 5 h. 40, 9 h. 45, soir.
— de Rouen pour Paris : — 8 h. 45, 10 h. 25 mat., — 1 h. 25, 6 h. 8 45, soir ; minuit.
— de Mantes pour Paris — 6 h. 45, 9 15, mat. ; — 1 h. 15, 3 h. 30, 8 00, 9 h. 59 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

DIST	STATIONS.	Avant Midi. omn. 1.	omn 3	omn. 5.	omn. 7	direct 11	Après Midi. omn. 17.	omn. 21	direct 23.
kil.	Paris	»	»	»	6 45	9 30	1 »	5 30	7 30
24	Lagny	»	»	»	7 34	10 0	1 49	6 19	8 00
45	Meaux	»	»	»	8 05	10 25	2 20	6 50	8 27
69	La Ferté-sous-Jouarre	»	»	»	8 41	10 54	2 50	7 29	8 5
142	Epernay	»	»	»	11 »	12 20	5 45	9 45	10 41
172	Chalons	»	»	1 45	11 50	1 00	6 05	10 20	11 12
205	Vitry-le-François	»	»	3 26	12 40	1 48	6 55	»	12 »
254	Bar-le-Duc	»	»	6 25	2 08	2 30	8 20	»	1 10
284	Commercy	»	»	7 50	3 15	3 40	9 35	»	2 10
353	Nancy	»	5 30	9 48	6 35	5 10	11 11	»	3 35
385	Lunéville	»	6 32	10 11	6 39	6 15	»	»	4 05
431	Sarrebourg		8 »	12 12	8 08	7 31	»	»	6 10
455	Saverne	5 45	8 50	1 10	8 50	8 18	»	»	7 »
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	9 12	»	»	8 »

Départs de Strasbourg 5 h. 45, 10 h. 25 matin, 4 h. soir.
— Sarrebourg 7 h. 56 matin ; 12 h. 14, 5 h. 51 soir.
— Lunéville 9 h. 25 matin, 1 h. 30, 7 h. 45 soir.
— Nancy 6 h. 20, 10 37 matin, 2 h. 25, 8 h. 13 soir.
— Commercy 8 h. 05 matin 12 h. 24, 4 h. 30, 9 h. 43 soir.
— Bar-le-Duc 9 h. 19 matin ; 1 h. 59, 1 h. 57, 10 h. 52 soir.
— Vitry-le-François 10 37 matin, 2 h. 57, 8 h. 52, 11 h. 53 soir.
— Châlons 12 h. 53, 3 h., 11 h. 34 matin, 3 h. 48, 6 h. 31, 10 h. soir
— Meaux 7 h., 12 h. matin 3 h. 10, 2 h. 30, 7 h. 33, 8 h. 15, 9 h. 00 soir (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement
Arrivé à Paris 1 h. 30, 9 h. 25, 9 h. 55 matin, 4 h. 10, 8 h. 30, 10 h. 50 soir.
Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

DIST	STATIONS	Avant midi. 31.	33.	35.	Après midi. 37.	39.
»	Nancy	3 20	6 25	11 »	3 20	8 30
341	Frouard	3 36	6 40	11 16	3 27	8 44
357	Pont-à-Mousson	4 06	7 16	11 55	6 01	9 20
381	Metz	4 50	8 10	12 51	7 00	10 05
432	Forbach	6 35	»	2 35	9 30	»

Départs de Forbach pour Nancy 5 h. 11 h. mat. 4 h. 50 soir.
— Metz pour Nancy 7 h. 40, 3 h. 05 matin, 12 h. 11, 3 h. 6 h. 31 soir.
— Pont-à-Mousson pour Nancy 5 h. 31, 8 h. 20 matin, 1 h. 40, 3 h. 10, 7 h. 40 soir.
— Frouard pour Nancy 4 h. 27, 9 h. 06 matin, 2 h. 20, 4 h. 26, 8 h. 16 soir.
Arrivée Nancy 6 h. 40, 9 h. 20 matin ; 2 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

DIST	STATIONS.	Av. Midi. 1.	3.	Après Midi. 5.	7.	9.
kilom.	Paris	»	9 5	2 5	6 30	»
79	Montereau	5 »	11 34	5 43	10 55	»
103	Les Ormes	6 6	12 18	6 37	11 36	»
124	Nogent	7 4	12 46	7 21	12 0	»
133	Pont-sur-Seine	7 34	1 1	7 42	12 20	»
142	Romilly	8 5	1 30	8 4	12 40	»
154	Mesgrigny	8 32	1 30	8 30	12 50	»
170	Troyes	9 07	2 14	9 19	1 34	»

Départs de Troyes *pour* Paris : 6 h. 30, 11 45 matin ; 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de Montereau *pour* Paris : 3 h. 21, 10 37 matin : 2 h. 33, 9 14 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 8 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4. 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 9 15
N° 4. 4 45 soir.
N° 5 6 15

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE.
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. 10 jusqu'à 10 h. du soir.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 9 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de Paris, *d'heure en heure*, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.
Départs de St-Germain, de Versailles et d'Argenteuil, *d'heure en heure*, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.
OMNIBUS GRATIS
Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, et quai de l'École, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 6, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

COMPAGNIE DES **MINES DE LA LOIRE.**

Le dividende du deuxième semestre 1852, fixé à 19 francs par action, sera payé dès le 16 avril sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire n° 44, de dix à deux heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2, soit enfin pour ceux des actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, à Genève, à la caisse de MM. Lombard Odier et Ce.

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 avril.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A ROUEN.**

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi, 3 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 44.

Cette assemblée aura à délibérer sur un projet d'addition aux statuts, tendant à autoriser la fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et les lignes qui peuvent s'y rattacher.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 19 avril prochain, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission à cette assemblée, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi, 30 avril prochain, à trois heures de l'après-midi, à l'imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, n° 20, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter, du 1er au 23 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Miroménil, n° 28, pour retirer leurs cartes d'admission, contre dépôt de leurs titres.

Des modèles de pouvoirs leur seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER DU **NORD.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société, que l'assemblée générale prescrite par l'art. 34 des statuts est convoquée pour le 30 avril 1853, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et les procurations à Paris, au siége de la Société, à l'embarcadère, clos Saint-Lazare, ou à Londres, chez MM. N. M. Rotschild et fils, avant le 13 avril 1853.

Ce DES CHEMINS DU **MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.** MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu, à Paris, le 30 avril prochain, à dix heures et demie du matin, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée se compose de tous les titulaires de 40 actions.

Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Le dépôt des titres sera reçu tous les jours, de 10 heures du matin à 2 heures, rue d'Amsterdam, n° 3.

Le secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

De deux actes sous seings-privés des 17 et 19 juin 1851, enregistrés à Paris le 25 octobre suivant, il appert qu'une société en participation a été formée entre MM. Julienne Bazèle et Farine pour la compression des gaz et la locomotive par l'air comprimé. M. Julienne a apporté à la société, dont la durée est fixée à quinze ans, l'invention de son système de compression (art. 9) et rendre la société propriétaire de tous les brevets d'invention et de perfectionnement pris ou à prendre en France ou à l'étranger (art. 8). Les droits des participants sont fixés comme suit : 50 0/0 à Julienne, 42 5/10 à Bazile et 7 5/10 à Farine.

Réquisition de M. Bazile.

CHEMIN DE FER DE **STRASBOURG A BALE.** Le dividende de l'exercice 1852, fixé à 14 fr. par action, sera payé à dater du mercredi 6 avril courant, de dix à deux heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, au siége social, rue Richelieu, n° 62.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE **DIEPPE ET DE FÉCAMP.** Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'Assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 38 des statuts, aura lieu le vendredi 29 avril, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

MM. les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Hâvre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'article 43 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'Assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

FILATURE DE GAMACHES.

Le deuxième versement de 125 fr. par action étant exigible, messieurs les actionnaires sont invités à faire ledit versement à la caisse de MM. Niederhofheim et Cie, banquiers de de la Société.

Paris, 31 mars 1853.

A. DE LAIBE et Cie.

CHEMIN DE FER **D'ORLÉANS.** MM. Les actionnaires sont informés que l'Assemblée générale du 31 mars 1853 a fixé le produit net de l'exercice 1852 (y compris l'intérêt), à la somme de 48 fr. 40 par action, dont le solde restant à payer est de 26 fr. 20.

Cette somme de 26 fr. 20 par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que l'assemblée générale prescrite par l'art. 33 des statuts aura lieu le jeudi 7 avril 1853, à trois heures de l'après-midi, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires, possesseurs de quarante actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 7 au 23 mars, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs. Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoir seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le Secrétaire général de la Compagnie,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANÉE.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 avril 1853, à trois heures après midi, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 23 décembre 1851, avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 49 des statuts), et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2e semestre de 1852.

Aux termes de l'article 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A CAEN ET A CHERBOURG** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 4 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura à délibérer, aux termes de l'article 21 des statuts, sur une proposition de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Hâvre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et les lignes qui s'y rattachent.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'article 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 27 avril courant, de 10 heures à 4 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration.

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A STRASBOURG.** Siége de la Compagnie, rue de Strasbourg.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Messieurs les Actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 28 avril prochain, à trois heures précises, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 38.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, qui voudront assister ou se faire représenter à cette assemblée, sont invités à venir déposer leurs titres et retirer leur carte d'admission au siége de la Compagnie, du 4 au 13 avril, de midi à quatre heures. Aux termes de l'art. 36 des statuts, les dépôts devant être effectués quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale, le délai du 13 avril est de rigueur.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, et dont les titres sont déposés dans la caisse de la Compagnie, pourront retirer leurs cartes jusques et y compris le mercredi 27 avril, sur la présentation de leur certificat nominatif de dépôt.

Conformément aux prescriptions des art. 33 et 41 des statuts, MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée aura à délibérer extraordinairement sur l'institution d'une caisse de retraite pour les employés et agents de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, la délibération sur cette proposition ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social (soit 50,000 actions).

Conformément aux dispositions de l'art. 36 des statuts, MM. les Actionnaires anglais qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, pourront également déposer leurs actions à Londres, avant le 13 avril, chez MM. de Rothschild et Cie, banquiers de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **MONTEREAU A TROYES.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du *Chemin de fer de Montereau à Troyes* a l'honneur d'informer Messieurs les actionnaires qu'en exécution de l'article 45 des statuts, l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mercredi 27 avril 1853, à trois heures de relevée, dans les salons de M. Meunier Lamardelay, rue de Richelieu, n° 100, à Paris.

Conformément à l'article 41 des statuts, il sera délivré une carte d'admission nominative et personnelle : 1° aux actionnaires qui, avant le 13 avril, auront déposé à l'administration, rue d'Antin, n° 14, quarante actions au porteur, ou plus; 2° aux actionnaires propriétaires depuis quinze jours de vingt actions nominatives au moins, et qui les auront présentées à l'administration le 23 avril au plus tard.

Les titulaires d'actions nominatives peuvent se faire représenter par les mandataires munis de pouvoirs pourvu que les mandataires soient eux-mêmes actionnaires et membres de l'assemblée (art. 42 des statuts).

L'ordre du jour est ainsi fixé :

1° Organisation du bureau et constitution de l'assemblée;

2° Rapport du Conseil d'administration;

3° Discussion et approbation des comptes de l'exercice 1852;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration (art. 28 des statuts).

5° Tirage au sort des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. à rembourser le 1er juillet 1853.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les premiers jours de cette semaine se ressentaient de la dernière liquidation. La spéculation était inactive, et, ainsi qu'il arrive d'ordinaire dans les moment de stagnation, les cours de la rente avaient un peu cédé.

On a détaché cette semaine les dividendes suivants sur diverses lignes, savoir :

26 20 sur les actions d'Orléans,
37 50 sur celles de Saint-Germain,
12 50 sur celles du Havre,
14 » sur celles de Bâle.

On a été étonné de voir les actions d'Orléans fléchir après la fixation de son dividende, qui, avec les sommes déjà touchées pour les petites coupures, donne pour l'année 1852 un revenu de 48 fr. 44 c. Saint-Germain s'est au contraire soutenu avec une grande fermeté, et, depuis le détachement du coupon, il est encore coté à 1,740. La division des titres actuels en quatre actions nouvelles qui doit être proposée à l'assemblée de lundi prochain, obtient une grande faveur parmi les porteurs; on est persuadé que les nouvelles actions se soutiendront aux environs de 500 fr.

Les actions du Nord ont été fort lourdes pendant quelques jours; elles out donné lieu à des arbitrages en faveur des actions de Lyon et de Strasbourg, mais elles ont commencé à reprendre faveur. Les recettes de cette ligne augmentent dans une proportion extraordinaire, et l'augmentation de la semaine dernière n'est pas moindre de 126,000 fr. sur la semaine correspondante de l'année dernière. On a appris, en outre, qu'un traité très-avantageux venait d'être conclu entre les lignes du Nord et de Strasbourg pour l'exécution à frais communs et l'exploitation de compte à demi de la nouvelle ligne des Ardennes. Au moyen de cette combinaison, les deux Compagnies évitent une concurrence qui aurait pu devenir fort nuisible aux intérêts de celle des deux lignes qui n'aurait pas en le chemin des Ardennes à sa disposition. Des achats très-nombreux ont eu lieu sur les actions de Strasbourg. Les cours de cette ligne, qui, au mois d'octobre dernier s'étaient nivelés avec ceux du Nord, se trouvent maintenant à 60 au-dessous, et l'on s'attend à voir les prix des deux lignes se rapprocher de nouveau. Le dividende de Strasbourg pour 1852 est, dit-on, fixé à 14 fr., ce qui, joint aux 10 fr. d'intérêt à toucher au 1er juillet, représente une somme de 24 fr. à toucher d'ici à trois mois. Les actions du Nord ayant reçu, le 1er janvier dernier, l'intérêt de l'année entière, recevront le 1er juillet prochain un dividende qui sera, nous assure-t-on, d'environ 25 fr.

Les actions de la fusion normande sont tout-à-fait stationnaires; elles se tiennent à peu près aux cours auxquels elles sont admises dans la fusion.

On a beaucoup parlé depuis huit jours de la prochaine concession d'une nouvelle ligne importante de Lyon à Bordeaux avec plusieurs embranchements devant desservir Clermont-Ferrand à Montauban, et Limoges à Agen. La Compagnie prend à sa charge l'exécution des sections formant les têtes de lignes; mais les sections centrales qui traverseront de hautes montagnes et présenteront de grands travaux seront exécutées par l'Etat d'après les dispositions de la loi du 11 juin 1842. On annonce déjà que l'intention de la nouvelle Compagnie est d'émettre immédiatement des actions de 500 fr. au porteur en faisant verser 40 0/0, c'est-à-dire 200 fr. par action.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la séance du 31 mars jusqu'à celle du 7 avril.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 79 55 à 79 20; elle a repris à 79 80; elle a varié à terme de 79 15 à 79 85.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 103 05 à 102 85; elle a repris à 103 25.

La Banque a monté de 2,650 à 2,715.

Le Comptoir d'escompte a varié de 695 à 700.

Le Crédit mobilier a varié de 852 50 à 887 50, et le Crédit foncier de 870 à 882 50.

Le Nord a fléchi de 902 50 à 890, et il est resté à 903 75;

Strasbourg a fléchi de 835 à 832 50; il est resté à 845.

Lyon a fléchi de 951 25 à 937 50; il a repris à 953 75.

Orléans a fléchi de 1,085 à 1,030, coupon détaché 26 20); il est resté à 1,047 50.

Rouen a fléchi de 1,050 à 1,040; il est resté à 1,050.

Le Havre a fléchi de 515 à 500, coupon détaché (12 50) : il est resté à 505

Cherbourg a varié de 617 50 à 620.

L'Ouest a varié de 745 à 752 50.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 810 à 800; il est resté à 815.

Saint-Germain a monté de 1,750 à 1740, coupon détaché (37 50).

Bâle a varié de 365 à 340, coupon détaché (14); il est resté à 364 25.

Dieppe a varié de 350 à 347 50.

Gray a varié de 535 à 535 50; Dijon, de 560 à 557 50.

Versailles s'est tenu de 332 50 à 335.

Beziers a fléchi de 515 à 505.

La Teste s'est tenue à 260. Sceaux a monté de 190 à 205.

Samedi. — Les affaires étaient insignifiantes et les cours fermes; le comptant était assez bien tenu. La rente 3 0/0 a varié de 79 50 à 79 70; la rente 4 1/2 0/0, de 103 10 à 103 30. La Banque a monté de 15 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 885. Le Crédit foncier s'est tenu à 900. Les obligations foncières ont fléchi de 5 à 1,085. Le Nord a monté de 1 25 à 902 50; Strasbourg, de 1 25 à 838 75; Lyon, de 2 50 à 953 75; Avignon, de 5 à 815. Orléans a fléchi; de 6 25 à 1,077 50. Rouen s'est tenu à 1,050 à Lorient, à 752 50; Cherbourg, à 620; Dijon, 560. Bâle a fléchi de 2 50 à 302 50; le Midi, de 2 50 à 627 50. Montereau a monté de 2 50 à 295. Dieppe a fléchi de 1 25 à 348 75. Béziers s'est tenu à 513 75; Versailles, à 335.

Lundi. — Bourse faible. Toutes les valeurs ont fléchi sensiblement. Le 3 0/0 a baissé de 20 c. au comptant à 79 50, et de 15 à terme à 79 50. Le 4 1/2 0/0 a repris au comptant de 10 à 103 40, et a fléchi à terme de 40 c. à 103 20 La Banque a monté de 15 à 2,690. Le Crédit mobilier a baissé de 5 à 880; le Crédit foncier, de 5 à 895; les obligations, de 5 à 1,080. Les actions du Nord ont fléchi de 5 à 897 50. Strasbourg a varié de 845 à 842 50. Lyon a fléchi de 11 25 à 942 50; Orléans, de à 1,067 50; le Havre a fait 545; Bâle, 362 50; Avignon, 825; l'Ouest, 745; Gray, 530; Cherbourg, 620; le Midi, 625; Saint-Germain, 176, et Béziers, 512 50.

Mardi. — Les cours étaient encore plus faibles que les deux jours précédents. Mais la baisse était attribuée uniquement à l'absence de la spéculation, car les valeurs étaient bien tenues au comptant. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 79 20 au comptant, et de 30 c. à terme à 79 20; la rente 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 102 90, et de 20 c. à terme à 103. La Banque a monté de 5 fr. à 2,695. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 875; le Crédit foncier, de 2 50 à 892 50. Les obligations foncières ont repris de 5 fr. à 1,085. Le Nord a fléchi de 1 25 à 896 25; Strasbourg, de 7 50 à 835; Lyon, de 7 50 à 937 50; Orléans, de 3 75 à 1,037 50 coupon détaché. Le Havre s'est tenu à 502 50 coupon détaché. Rouen a fléchi de 5 fr. à 1,045; Bâle, de 2 50 à 360; Avignon, de 15 à 800. L'Ouest s'est tenu à 745; Gray, à 535; Dijon, à 558 75; le Midi, à 620; Montereau, à 295; Dieppe, à 347 50; Sceaux, à 202 50; La Teste, à 260; Saint-Germain a été coté à 1,730, coupon détaché.

Mercredi. — Le début de la bourse était encore faible; mais les cours se sont raffermis pour la clôture. Toutes les valeurs sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 79 25 à 79 30, et à terme, de 79 15 à 79 40; le 4 1/2 0/0, de 102 80 à 103 au comptant, et de 102 95 à 103 à terme; la Banque, de 2,690 à 2,700; le Crédit mobilier, de 862 50 à 870. Le Crédit foncier a fait 870; les obligations foncières, 1,075; le Comptoir national, 695; le Nord a varié de 890 à 895; Strasbourg, de 835 à 836 25; Lyon, de 940 à 945; Orléans, de 1,040 à 1,035. Rouen a fait 1,040. Le Havre a varié de 502 50 à 505; Bâle, de 345 à 340, coupon détaché. Avignon a fait 805. L'Ouest a varié de 745 à 740. Gray a fait 535; Dijon, 557 50. Le Midi a varié de 620 à 622 50. St-Germain a fait 1,035; Montereau, 295; Dieppe, 347 50; Sceaux a varié de 202 50 à 200. La Teste a fait 260; Dijon, 560.

Jeudi. — La bourse était excellente. Toutes les valeurs ont été constamment recherchées, tant au comptant qu'à terme, et elles sont restees en hausse. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 79 05 à 79 80, et, à terme, de 79 50 à 79 85; le 4 1/2 0/0, de 103 20 à 103 30 au comptant, et de 103 20 à 103 35 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,715; le Crédit foncier, de 17 50 à 887 50; les obligations foncières de 22 50 à 1,097 50; le Nord, de 8 75 à 903 75; Lyon, de 7 50 à 952 50; Strasbourg, de 8 75 à 845; Orléans, de 12 50 à 1,047 50; Rouen, de 10 à 1,050; le Havre, de 2 50 à 505; Bâle, de 7 50 à 347 50; Avignon, de 10 à 815; l'Ouest, de 2 50 à 752 50; le Midi, de 2 50 à 625; Gray, de 2 50 à 537 50; Cherbourg, de 2 50 à 620; Saint-Germain, de 5 à 1,740; Montereau de 5 à 300. Dieppe s'est tenu à 347 50; Sceaux, à 205. Béziers a fléchi à 505.

Vendredi. — Le début de la rente était très-animé. Toutes les valeurs étaient en forte hausse; mais cette ardeur s'est ralentie et les derniers cours étaient faibles. Le 3 0/0 a varié au comptant de 80 à 79 95; le 4 1/2, de 103 60 à 103 40; la Banque, do 2,725 à 2,730; le Crédit mobilier de 900 à 895; le Crédit foncier, de 897 50 à 895; les obligations foncières, de 1,095 à 1,100; le Nord, de 907 50 à 902 50; Lyon, de 958 75 à 948 75; Strasbourg, de 850 à 845; Orléans, de 1,050 à 1,052 50; Rouen, de 1,057 50 à 1,055; le Havre, de 507 50 à 508 75; Cherbourg de 622 50 à 620; le Midi, de 628 75 à 627 50; Gray, de 545 à 550; Montereau, de 302 50 à 305; Dieppe, de 347 50 à 350; Saint-Germain a fait 1,740; Bâle, 350 à 348 75; Sceaux, 207 50; Versailles, 337 50.

J. Mats

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 2 au 8 avril 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act pour l'année 1851.	Époque de jouissance	Noms des lignes.	26 comp.	26 terme.	28 comp.	28 terme.	29 comp.	29 terme.	30 comp.	30 terme.	31 comp.	31 terme.	1 comp.	1 terme.
740	513	99	400,000	400	tout.	35 fr. p. an an.	janv. 1853	Nord	802 50	900 »	897 50	897 50	908 25	905 »	895 »	897 50	903 75	905 »	902 50	905 75
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	1050 »	1030 »	1047 50	1030 »	1045 »	1042 50	1060 »	1040 »	1050 »	1030 »	1035 »	1035
tout.	92	97	40,000	500	tout.	33 fr. 50 p. 1 an.	mars 1852	Rouen au Havre	»	»	513 »	513 »	502 50	505 »	505 »	500 »	508 »	508 75	508 75	507 50
tout.	54	84	54,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	318 75	»	350 »	»	347 50	»	347 50	»	347 50	»	350 »	»
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	620 »	617 50	620 »	620 »	617 50	620 »	617 50	617 50	620 »	620 »	622 50	620 »
tout.	35	99	10,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	»	1764 25	1760 »	1760 »	1730 »	1755 »	1735 »	1740 »	1740 »	1745 »	1710 »	1745 »
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	335 »	»	»	»	333 50	»	»	»	335 »	»	337 50	»
149	»	99	30,000	500	250	34 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	752 50	747 50	745 »	745 »	745 »	750 »	750 »	750 »	753 50	750 »	750 »	745 »
tout.	11	58	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	199 »	»	197 50	»	198 50	»	200 »	»	205 »	»	207 50	»
623	1582	99	300,000	500	tout.	18 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1077 50	1075 »	1067 50	1065 »	1037 50	1040 »	1035 »	1042 50	1047 50	1045 »	1050 50	1050 »
627	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg	838 75	840 »	848 50	842 50	835 »	835 »	836 25	846 »	845 »	847 50	845 »	845 »
141	158	99	84,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	262 50	360 »	362 50	360 »	360 »	353 75	340 »	345 »	347 50	346 25	348 75	350 »
»	175	99	32,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray	»	»	330 »	»	335 »	»	335 »	335 »	337 50	337 50	330 »	330 »
588	518	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	958 75	955 75	942 50	943 »	937 50	941 25	945 »	947 50	952 50	955 »	948 75	946 25
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes	295 »	295 »	297 50	297 50	295 »	300 »	293 »	295 »	300 »	300 »	305 »	305 »
»	»	99	5,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	53,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	360 »	»	»	»	353 75	»	357 50	»	»	»	360 »	»
tout.	57	perp	8,200	5,000	tout.	418 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon	10325 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	400	»	»	1581 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Do (3) d'industrie	38500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	60,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditerr.	813 »	817 50	815 »	817 50	800 »	810 »	805 »	807 50	813 »	813 75	817 50	815 50
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	627 50	627 50	625 »	625 »	620 »	620 »	635 50	632 50	623 »	627 50	627 50	626 25
tout.	55	99	16,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à la Teste	»	»	260 »	»	260 »	»	260 »	»	»	»	260 »	»
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	80	13,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellam.ne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	58	90	9,400	500	tout.	52 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
							Rentes	3 0/0	79 70	79 55	79 80	79 80	79 20	79 20	79 30	79 40	79 50	79 55	79 60	79 95
							Rentes	4 1/2 0/0	103 30	103 60	103 40	103 20	103 »	103 »	103 »	103 »	103 30	103 35	103 40	103 45
							Banque de France		2675 »	»	2650 »	»	2698 »	»	2700 »	»	2715 »	2705 »	2730 »	»
							Crédit mobilier		885 »	887 50	880 »	880 »	875 »	873 75	870 »	871 25	887 50	890 »	895 »	904 »
							Comptoir national		700 »	701 25	700 »	697 50	695 »	697 50	695 »	»	700 »	710 »	697 50	700 »
							Banque foncière		900 »	900 »	893 »	895 »	892 50	890 »	876 »	880 »	882 50	885 »	895 »	888 »
							Do Obligations (Cert.)		1033 »	1090 »	1080 »	1080 »	1085 »	1091 25	1075 »	1077 50	1097 50	1097 50	1100 »	1097 50

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 2 au 8 avril 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembours.	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	26	28	29	30	31	1
1852.	130,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	370 »	»	368 75	370 »	376 »	371 25
Do	90,000	50 —	1,030	tout.	1250	55	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1145 »	1145 »	1145 »	1148 »	1142 50	1142 50
1853.	60,000	99 —	333	250	525	15 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	555 »	550 »	560 »	552 50	552 50	552 50
1852.	182,333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	346 25	345 »	341 50	345 »	347 50	346 25
Do	8,300	95 —	875	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	1040 »	1040 »
Do	50,300	99 —	500	250	500	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	575 »	575 »	575 »	573 »	575 »	575 »
1848.	11,431	45 —	1,185	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	1120 »	»	»	»	»
Do	8,204	45 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	1110 »	»	»	»	»	»
1852.	4 405	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1120 »	1120 »	»	1120 »	1120 »	1130 »
1844.	7,215	30 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,334	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,888	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
1848.	43,333	63 —	750	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	»
1852.	150,000	90 —	310	140	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	363 50	365 50	364 25	360 »	362 50	351 25
1845.	8 837	70 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	955 »
1847.	4,868	58 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	1147 »	1147 50	»	»	»	»
1846.	15,000	70 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1075 »	1075 »	1066 »	1060 »	1077 50	1080 »
1848	5,000	57 —	800	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	1230 »	1230 »	»	»	»
1843.	3,773	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	250	525	12 50	Do	»	Do Nouvelles	340 »	»	319 »	340 »	340 »	»
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	15 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 1er au 7 avril. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	25	26	28	29	30	31
Nord	900 » à 906 25	897 50 à 902 50	897 50 à 902 50	895 75 à 900 »	892 50 à 897 50	902 50 à 906 25
Paris à Strasbourg	846 » à 842 50	838 75 à 843 »	840 » à 845 »	843 75 à 845 »	851 25 à 855 »	848 75 à 850 »
Cie d'Orléans	1062 50 à 1087 50	1062 50 à 1087 50	1062 50 à 1087 50	1062 50 à 1087 50	1058 50 à 1087 50	1062 50 à 1087 50
Paris à Rouen	1025 » à 1050 »	1025 » à 1030 »	1025 » à 1050 »	1025 » à 1030 »	1025 » à 1050 »	1037 50 à 1062 50
Rouen au Hâvre	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 505 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »
Lyon	934 25 à 950 »	930 » à 935 »	930 » à 935 »	930 » à 955 »	917 50 à 913 75	956 25 à 960 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie	500	515 »	Seyssel (français).....Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	180	Sécurité.....mar.	5000	25 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie	1000	1160	Do (anglais).....Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde.....mar.	5000	3 0/0 b.
— Paton	25	51 50	Bastennes.....Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Vigie.....mar.	5000	16 0/0 b.
— Courtois	50	43 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1310	— de Besançon	430	525 »	Nationale.....Inc.	5000	136 0/0 b.
Sambre à l'Oise.....canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4300 »	— de Boulogne (Paris)	1000	230 »	Générale.....Inc.	5000	300 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord)..... Forg.	500	500	— de Versailles	500	535	Union.....Inc.	5000	52 0/0 b.
Tenez.....(cuivre).	100	152 »	Alais.....Forg.	3000	1800	— Cherbourg	500	100	France.....Inc.	5000	46 0/0 b.
Vieille-Montagne.....(zinc).	900	1350 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1001	Messageries Nationales	10000	10000	Phénix.....Inc.	1000	3300 »
Prusse Rhénane.....(zinc).	375	1065	Providence.....Forg.	1000	1180	— Gaillard	1000	580	Providence.....Inc.	2500	32 0/0 b.
Meuse.....(zinc).	250	375 A.	Herserange. N. liber.....Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	80	172 50	Urbaine.....Inc.	5000	15 0/0 b.
Stolberg.....(zinc).	750	1170	[illegible] anc. act. N. liber.	500	340	Omnibus (Entr. génér.)	1000	5100	Confiance.....Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)...cuivre.	100	50	Valentin-Cocq.....Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche)	250	250 »	Event. d'Avignon	34 50	»
Blanzy.....charb.	1000	1830	Soc. Cail et Cie.....Usine.	1000	1320	Favorites.....Omnibus	500	2500	— de Cette	19	»
Grand'Combe.....charb.	1000	1580	Christofle.....Usine.	500	800	Hirondelles...Omnibus	1000	250	— de Fampoux	25	»
Chazotte.....charb.	1/3320	480	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Orléanaises...Omnibus	1000	800	Glaces d'Oignies. Belg.	1000	1830 P.
Charbonnages belges	500	523	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles.....Omnibus	500	610	— d'Aix-la-Chap.	375	378
Pont-de-Loup (sud)....charb.	1000	200	Gaz anglais... (Paris)	8500	6000 »	Compagnie gén...Pet. V.	500	890 »	— de Montluçon	500	515
Mines de la Loire.....charb.	1/63949	720 »	— français... (Dito)	500	1095	Désirées.....Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	260
Centre-du-Flénu.....charb.	1000	130	— parisien... (Dito)	1000	1140 »	Lutéciennes..Pet. voit.	500	860 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu.....charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1310 »	Scipionides.....Pet. voit.	500	825	Maberly (Amiens)	500	570
Épinac.....charb.	1/2 400	390	— du Nord (Batign.)	500	675 »	Générale.....Ass. mar.	12500	46 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	615
Haute-Loire.....charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	715	Lloyd français...mar.	5000	41 7/8 0/0	Gamaches	500	500
Montchanin.....charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports...mar.	5000	16 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	122 50
Azincourt.....charb.	1/1 500	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	495

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 623. 12e ANNÉE. — N° 16 SAMEDI 16 AVRIL 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f. —	22 f.
Départements	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »

PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lovsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



SOMMAIRE.

Chemin de fer Grand Central.

L'une des affaires les plus considérables qui sera faite cette année est, ainsi que nous l'avons annoncé, la concession du vaste réseau qui met en rapport avec les grandes voies de chemins de fer une partie importante de la France centrale, négligée depuis trop longtemps.

Nous l'avons dit dans notre dernier numéro, ces contrées renferment, outre de grandes richesses agricoles, de précieux dépôts de houille et de minerais de toute sorte : fer, cuivre, plomb, antimoine ; les bassins de Brassac et d'Aubin. Les établissements métallurgiques de cette dernière localité seront traversés par les premières sections du réseau central que la Compagnie doit construire immédiatement, et les produits de ces bassins viendront ainsi approvisionner toute l'industrie méridionale et centrale en matières premières : charbon et fer à bas prix.

Le midi de la France ne sera plus, grâce au réseau central, à la merci de l'Angleterre pour ses approvisionnements de houille ; il recevra à bon marché ce pain de l'industrie, et pourra développer dans son sein les germes manufacturiers qui y existent.

Nous publions avec ce numéro, ainsi que nous l'avons annoncé, une carte spéciale qui permet de saisir d'un coup-d'œil l'ensemble du réseau Grand Central et d'apprécier l'importance de ses nombreuses ramifications et de son raccordement avec toutes les voies de fer déjà concédées.

Partant de Coutras, près Libourne, sur le chemin de Bordeaux à Paris, il se raccorde : — à Périgueux, avec le chemin du Centre, venant de Châteauroux et de Limoges ; — à Lempdes, avec le chemin du Bourbonnais, venant de Clermont et de Moulins ; — à Saint-Etienne, avec les deux lignes de Roanne et de Saint-Etienn e à Lyon.

Sur tous les points de son parcours il reçoit ainsi de nombreux affluents, et quand ils n'existent pas, il les crée ; de Périgueux il pousse une branche sur Limoges d'une part, et sur Agen de l'autre ; d'Aurillac, il descend sur Montauban, par Aubin et Marcillac ; enfin de Lempdes, il va joindre Clermont.

Au moyen de ces embranchements, les deux tronçons du chemin du Centre, concédés à la Compagnie d'Orléans, ne sont plus des impasses et constituent de grandes lignes de Paris à Agen et de Paris à Montauban, lignes dont l'une au moins sera continuée plus tard jusqu'aux Pyrénées.

Nous ne saurions préciser l'influence que l'exécution du réseau Grand Central doit exercer sur la richesse publique et privée dans les départements du Centre méridional ; mais nul ne peut douter que cette influence ne soit énorme.

Si les géologues seuls peuvent apprécier à leur juste valeur les richesses minérales enfouies dans ce terrain vierge, tout le monde connaît la fécondité de la terre du Midi, l'intelligence active et remuante de ses habitants, leur esprit d'épargne, leurs habitudes de déplacement ; chacun peut donc se faire une idée de la révolution que l'ouverture des chemins de fer dans ce pays doit y déterminer.

La masse énorme de produits auxquels des débouchés vont être ouverts et l'affluence incessante de voyageurs affairés se rendant de l'usine ou de la fabrique aux centres de la consommation, aux ports d'embarquement, ne donneront pas seulement des revenus aux chemins de fer ; c'est en même temps la valeur de la propriété foncière qui s'élèvera, c'est le temps et le travail de l'homme qui auront plus de prix, ce sont les impôts directs et indirects qui rendront plus au Trésor, c'est, en un mot, la fortune publique de la France qui grandira dans une proportion considérable.

Nous attendons avec confiance le résultat des délibérations du Conseil d'Etat ; il ne saurait être douteux, et nous avons l'espoir qu'il sera promptement formulé dans un décret de concession.

Ad. Blaise (des Vosges.)

Chemin de fer de Saint-Germain.

Assemblée générale extraordinaire du 15 avril 1853.

Le 11 avril 1853 restera comme une date heureuse dans l'histoire des chemins de fer. L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Saint-Germain, qui a eu lieu ce jour, n'a ressemblé à aucune autre : nombreuse, relativement au capital restreint de la Compagnie, elle était animée d'un sentiment unanime de gratitude pour l'habile direction qui, à force d'intelligence, d'activité, d'initiative, était parvenue à placer au premier rang dans la confiance des capitalistes et dans le crédit public, la modeste ligne de

Saint-Germain, que l'on ne considérait à son origine, en 1835, que comme une expérience hasardée dont le succès ne pouvait reposer que sur la badauderie des flâneurs parisiens.

Le chemin de Saint-Germain a été bien autre chose en réalité. S'il n'est pas le plus ancien des chemins de fer français, il est le premier, du moins, qui ait été construit pour des voyageurs, et, entre les mains de ses habiles directeurs, il est devenu le laboratoire dans lequel ont été étudiées toutes les questions, tentés tous les essais qui ont développé en France l'industrie des chemins de fer et lui ont préparé un brillant avenir.

C'est sur ce chemin qu'ont été expérimentés tous les nouveaux systèmes de construction et d'exploitation. Sur la ligne mère de Saint-Germain : le système atmosphérique, le système des ponts en fer et en tôle et le système des locomotives gravissant avec charge pleine une rampe de plus de 30 millimètres ; sur la ligne d'Argenteuil : le système des chemins de fer vicinaux ne coûtant que 100,000 fr. par kilomètre, le système des petites machines légères portant leur eau et leur coke, et le système des voitures mixtes à 80 places diminuant le poids des convois et le nombre des places vides ; sur l'ensemble des lignes : expériences des tarifs réduits, des billets de retour, des cartes d'abonnement qui transforment en populations transurbaines, les populations exclusivement citadines et en voyageurs quotidiens les promeneurs irréguliers des beaux dimanches et des jours de fête.

L'exploitation du chemin de Saint-Germain a encore résolu d'autres problèmes non moins difficiles et qui intéressent au plus haut point la sécurité publique. Chaque dimanche d'été on voit partir de la gare Saint-Lazare et y arriver des convois séparés à peine l'un de l'autre par un intervalle de quelques minutes et se dirigeant vers, ou venant de la Normandie, de l'Ouest, de Saint-Germain et de Versailles, sans aucun accident, sans aucun conflit, avec un ordre et une ponctualité vraiment admirables.

Grâce à tous ces efforts, grâce à cette activité incessante, à cette prévoyance de tous les instants, la gare Saint-Lazare est devenue la plus grande, la plus importante, la plus active qui existe en Europe, et le centre du trafic le plus animé, le plus considérable. Le chemin de Saint-Germain, si modeste dans son premier essor, est devenu un tronc immense, poussant de nombreux et gigantesques rameaux sur un grand tiers de la France : de Dieppe à Lorient, et une infinité de branches vivaces autour de lui ; à Neuilly, à Passy, à Auteuil, à Bougival, à Marly ; et bientôt à Boulogne, à Sèvres, à Ermont, continuant enfin le chemin de ceinture, des Batignolles aux Deux-Moulins, de manière à enserrer la capitale dans un vaste cercle de fer.

Le but officiel de l'assemblée générale du 15 avril était la modification des statuts et l'accroissement du capital sans aucun sacrifice pour les actionnaires.

On sait que le capital actuel de la Compagnie de Saint-Germain est de 9 millions de francs divisés en 18,000 actions, et qu'en dehors de ce capital, il existe 2,000 parts de fondation ayant droit au quart des bénéfices après un prélèvement de 450,000 francs, soit 5 0/0 ou 25 francs par action de capital.

Les nouvelles concessions de Neuilly, Passy, Auteuil, obtenues par la Compagnie de Saint-Germain, nécessitant la création de nouvelles ressources, les porteurs de coupons de fondation ont offert de capitaliser ces coupons en versant une somme égale à celle fournie par les actionnaires, soit 2,250 francs par coupon de fondation, représentant chacun quatre actions et demie de capital.

D'un autre côté, le cours atteint par les actions de Saint-Germain sous l'influence des revenus actuels du chemin et de l'avenir qui lui est promis, est tel aujourd'hui que la négociation des titres est devenue difficile, et que l'on trouve peu de personnes pouvant acheter à la fois vingt-cinq actions représentant ensemble près de 50,000 fr.

Par toutes ces raisons, le Conseil d'administration a proposé l'autre jour, et l'assemblée générale a adopté à l'unanimité des modifications aux statuts ayant pour objet :

1° De capitaliser les coupons de fondation moyennant un versement de 2,250 fr. pour chacun, ce qui produira une ressource de 4,500,000 f., sans créer aucun privilége de paiement d'intérêt ou de remboursement, comme cela aurait eu lieu dans le cas d'un emprunt ;

2° De diviser en quatre, chaque action de capital, tant les 18,000 actuelles que les 9,000 représentées par les coupons de fondation, ensemble 27,000, qui, multipliées par quatre, élèveront le nombre total des actions nouvelles à 108,000 ;

3° De modifier, en conséquence de cette division des titres et de l'expérience faite, les articles des statuts relatifs au nombre d'actions nécessaire pour assister aux assemblées générales, tout en maintenant la proportion du nombre que doivent posséder le directeur et les administrateurs.

Ces propositions ont été adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale.

Dans la précédente réunion, les actionnaires avaient déjà voté des remercîments à M. E. Péreire, directeur de la Compagnie, ainsi qu'à son frère, M. I. Péreire ; ils ont voulu, cette fois, laisser à ces habiles administrateurs un haut témoignage de leur profonde gratitude, et ils ont remis à chacun d'eux une médaille en or dont les fonds ont été faits par souscription volontaire. L'empressement des souscripteurs a même été tel qu'une somme assez importante est restée disponible ; l'assemblée générale voulait l'employer en offrant une médaille aux membres du Conseil d'administration ; mais, sur la proposition de ces derniers, la somme a été versée dans la caisse des ouvriers de la Compagnie.

Nous sommes heureux de pouvoir joindre notre témoignage à celui des actionnaires et d'applaudir à la marque de gratitude dont les principaux fondateurs des chemins de fer en France viennent d'être l'objet.

AD BLAISE (des Vosges).

Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DES ACTIONNAIRES.

Séance du lundi 11 avril 1853,

présidée par M. Adolphe d'Eichthal, président du Conseil d'administration.

Rapport présenté à l'Assemblée au nom du Conseil d'administration par M. Emile Pereire, directeur.

Messieurs,

Nous venons, ainsi que nous vous l'avons annoncé dans l'assemblée générale du 29 mars dernier, soumettre à votre approbation les changements que nous croyons devoir être apportés aux statuts de votre Société, dans l'intérêt général des actionnaires.

Nous vous proposons de capitaliser les coupons de fondation, à l'effet de nous assurer par un accroissement du fonds social les ressources nécessaires pour la complète exécution des embranchements et prolongements que vous avez autorisés.

Au moyen de cette combinaison financière, qui procurera à votre Société 4,500,000 fr., vous serez dispensés de créer de nouveaux emprunts et de consentir aucun prélèvement privilégié. En effet, s'il est versé pour les deux mille coupons de fondation une somme qui formera la moitié des 9 millions dont se compose aujourd'hui le capital social, ces titres se trouveront placés dans la même condition que les actions, puisqu'ils auront simplement droit, comme elles, à 5 0/0 d'intérêt sur le capital versé, tout en continuant à prendre leur part relative dans l'excédant des bénéfices nets, sans que le dividende attribué aux actions actuelles soit changé.

Si vous adoptez cette combinaison, il y aura lieu de supprimer les deux mille coupons de fondation et de les remplacer par des actions ; dans ce cas, le versement de 4,500,000 fr. à faire par les porteurs de ces titres correspondant au capital de neuf mille actions, le fonds social de votre Société devrait être représenté par vingt-sept mille titres de 500 fr. chacun ; mais le prix auquel les développements successifs de notre entreprise ont porté la valeur de vos actions, nous a déterminés à vous en proposer le fractionnement en quatre titres, ce qui, pour les 13,500,000 fr. dont sera composé le fonds social, formera cent huit mille actions, représentant chacune un cent huit millième de l'actif et des bénéfices sociaux. Cette mesure rendra la négociation de vos actions plus faciles en permettant de les répartir entre un plus grand nombre de mains, sans nuire pour cela à la solidité d'un placement qui a toujours été recherché.

Ces nouvelles bases devant avoir pour résultat de modifier plusieurs dispositions de vos statuts, nous allons vous donner lecture des changements sur lesquels vous êtes appelés à vous prononcer.

Ces changements se résument dans les points suivants :

Élévation du fonds social de 9 millions à 13,500,000 fr., au moyen du versement de 4,500,000 fr., soit une somme égale à la moitié du fonds social actuel : ce versement devant être effectué par les porteurs des 2,000 coupons de fondation ;

Suppression des coupons de fondation;

Création de 108,000 actions donnant droit chacune à un cent huit millième de l'actif et des bénéfices sociaux.

Sur ces 108,000 actions,

72,000 sont délivrées au porteur des 18,000 actions actuelles créées au capital de 9 millions;

36,000 seront délivrées contre le versement de 4,500,000 fr., en échange des 2,000 coupons de fondation.

Dans les statuts actuels, les administrateurs et le directeur doivent être propriétaires de 50 actions. Dans les articles correspondants des statuts modifiés, ce nombre est porté à 200. Les garanties pour la gestion resteront conséquemment les mêmes.

Le droit de présence des actionnaires aux assemblées générales est actuellement attribué aux propriétaires de vingt actions, et chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il possède de fois vingt actions, sans pouvoir cumuler plus de cinq voix. La division des titres en quatre parts porterait à quatre-vingts actions le nombre des nouveaux titres nécessaire pour avoir droit de vote à nos assemblées; nous n'avons pas pensé qu'il fût nécessaire de maintenir pour les actionnaires, comme on l'avait fait pour les administrateurs et le directeur, la proportion actuelle; il est stipulé que cinquante actions au lieu de quatre-vingts donneront droit de présence aux assemblées générales, et l'on a étendu, comme dans les statuts des nouvelles Sociétés de chemins de fer, à dix au lieu de cinq le nombre des voix qui pourront être possédées par un même actionnaire.

L'art. 29 des statuts actuels exigeait, pour valider les délibérations des assemblées, la présence de plus de la moitié du chiffre total des actions et coupons réunis. Cette condition n'a pu être remplie qu'une seule fois depuis la constitution de notre Société; il en résulte que toutes nos assemblées générales sont renvoyées à une seconde réunion qui statue valablement, quel que soit le nombre des membres présents. La disposition première devient conséquemment illusoire; elle occasionne des retards et diminue en réalité les garanties que l'on cherche d'ordinaire lorsqu'on exige la présence d'un nombre minimum d'intéressés.

Les inconvénients de ce système ont été reconnus par les nouvelles Compagnies qui se sont formées depuis la rédaction de nos statuts; le conseil d'État et le gouvernement l'ont compris de la même manière. Dans les statuts de la Compagnie du chemin de fer du Nord, constituée avec 400,000 actions, et dans ceux de la Compagnie des chemins de fer du Midi, constituée avec 134,000 actions, il est dit que « l'assemblée » est régulièrement constituée lorsque les ac- » tionnaires présents sont au nombre de trente » au moins, et représentent au moins le vingt- » tième du fonds social. » Nous vous proposons d'adopter la même rédaction.

Les statuts des lignes du Nord et du Midi stipulent en outre que les délibérations relatives aux emprunts et aux modifications des statuts ne pourront être prises que dans une assemblée représentant au moins le dixième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des membres présents, au nombre de trente au moins. Nous vous proposons d'adopter la même disposition.

Enfin, les statuts des chemins de fer du Midi, qui sont les plus récents et qui consacrent la nouvelle jurisprudence du conseil d'État, stipulent que « les délibérations relatives à l'aug- » mentation du fonds social, à la prorogation » ou à la dissolution de la Société, ne peuvent » être prises que dans une assemblée générale » représentant au moins le cinquième du fonds » social et à la même majorité, » c'est-à-dire aux deux tiers des voix et avec la présence de trente membres; et ce n'est que dans une seconde assemblée, convoquée à un mois d'intervalle, que, pour statuer valablement sur ces dernières questions, le nombre minimum d'actions possédées par trente actionnaires présents peut descendre au dixième du fonds social. Ces dispositions, consacrées par l'expérience, nous ont paru convenables pour sauvegarder les intérêts des actionnaires et pour assurer la prompte expédition des affaires. Nous vous proposons également de les adopter.

Les statuts qui nous régissent avaient exigé (art. 31), dans certains cas donnés, la convocation deux mois d'avance et des publications renouvelées de dix en dix jours. Les modes d'information que nous possédons aujourd'hui ont fait penser que ces restrictions, très-gênantes dans certains cas, étaient surabondantes. Nous vous proposons d'adopter, pour la convocation, le mode introduit dans les statuts des chemins de fer du Midi; il est ainsi libellé :

« Les convocations ordinaires et extraordi- » naires sont faites par un avis inséré, un mois » au moins avant l'époque de la réunion, dans » deux des journaux d'annonces légales de » Paris....

» Lorsque l'assemblée générale doit être ap- » pelée à délibérer sur les emprunts ou sur les » propositions spéciales énumérées en l'art. 41 » ci-après, les avis de convocation doivent en » faire mention. »

Tel est, messieurs, l'ensemble des modifications à apporter à nos statuts, et dont la base première et essentielle consiste dans la division du capital de nos actions et dans la capitalisation des coupons de fondation. Les motifs de ces changements vous ont été exposés dans notre rapport du 29 mars dernier, et l'accueil qu'il a reçu de vous nous fait penser que vous vous associez aux vues de votre Conseil d'administration.

Après la lecture de ce rapport, l'assemblée a voté à l'unanimité :

L'élévation du fonds social de 9,000,000 à 13,500,000 fr., au moyen du versement de 4,500,000 fr., soit une somme égale à la moitié du fonds social, à effectuer par les porteurs des 2,000 coupons de fondation;

La création de 108,000 actions, donnant droit à un cent huit millième de l'actif et des bénéfices sociaux.

Sur ces 108,000 actions :

72,000 seront échangées contre les 18,000 actions actuelles, à raison de 4 actions nouvelles pour une action ancienne;

36,000 seront délivrées contre le versement de 4,500,000 fr., en échange des 2,000 coupons de fondation;

Et enfin, les diverses modifications aux statuts qui lui ont été proposées par le Conseil d'administration.

L'Assemblée a ensuite donné au conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour réclamer de l'autorité supérieure l'homologation des modifications apportées aux statuts de la société, et pour consentir les changements qui pourraient être demandés.

Au moment où la séance allait être levée, M. Fol, l'un des membres présents, a demandé la parole et a annoncé qu'une souscription avait été ouverte par un grand nombre d'actionnaires, à l'effet d'offrir à MM. Emile et Isaac Pereire une médaille d'or, en témoignage des services éminents qu'ils ont rendus à l'entreprise.

Après avoir déposé sur le bureau ces médailles, la première avec cette inscription :

A
ÉMILE PÉREIRE,
CRÉATEUR ET DIRECTEUR
DU CHEMIN DE FER
DE PARIS A SAINT-GERMAIN,
LES ACTIONNAIRES,
POUR PERPÉTUER LE SOUVENIR
DE LEURS SENTIMENTS
DE GRATITUDE
ET DE HAUTE ESTIME.
11 AVRIL
1853

Et la seconde :

A
ISAAC PÉREIRE,
DIGNE COLLABORATEUR
DE SON FRÈRE,
LES ACTIONNAIRES DU CHEMIN DE FER
DE PARIS A SAINT-GERMAIN,
POUR PERPÉTUER LE SOUVENIR
DE LEURS SENTIMENTS
DE GRATITUDE
ET DE HAUTE ESTIME.
11 AVRIL
1853

M. Fol ajoute que la souscription a été couverte immédiatement d'un très-grand nombre de signatures et que la somme souscrite excède de beaucoup la valeur des deux médailles; il demande à l'assemblée de déterminer l'emploi de l'excédant.

Un membre propose de l'employer à faire frapper une médaille qui serait offerte à MM. les administrateurs.

Cette proposition est accueillie par un assentiment général.

Le Conseil d'administration, par l'organe de son président, témoigne sa reconnaissance à l'assemblée, et il la prie d'autoriser le versement de la somme disponible dans la caisse des ouvriers de la Compagnie.

Cette proposition est adoptée par acclamation.

Situation de la Banque de France.

Le *Moniteur* publie ce matin la situation de la Banque de France arrêtée au 14 avril 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 14 avril, à 496 millions; il s'élevait, au 10 mars, à 485 millions. — Augmentation : 11 millions.

Le portefeuille, au 14 avril, est de 249 millions ; il était, au 10 mars, de 272 millions. — Diminution : 23 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 14 avril, de 46 millions; elles étaient, au 10 mars, de 47 millions. — Diminution : 1 million.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer s'élèvent, au 14 avril, à 67 millions ; elles s'élevaient, au 10 mars, à 65 millions. — Augmentation : 2 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur est, au 14 avril, de 669 millions ; elle était, au 10 mars, de 662 millions. — Augmentation : 7 millions.

En résumé, nous trouvons entre les deux situations, au 14 avril et au 10 mars 1853, les différences suivantes :

Augmentation de l'encaisse...	11,000,000
Diminution du portefeuille...	23,000,000
Diminution des avances sur effets publics.	1,000,000
Augmentation des avances sur chemins de fer.	2,000,000
Augmentation sur la circulation..	7,000,000

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 14 avril 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	397,452,239	63
Numéraire dans les succursales.	99,989,386	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	146,582	16
Portefeuille de Paris, dont 45,467,505 fr. 08 c., provenant des succursales.......	118,411,611	33
Portefeuille des succursales, effets sur place............	131,437,585	»
Avances sur lingots et monnaies	1,038,700	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	880,312	»
Avances sur effets publics français....................	35,734,536	10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	11,038,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	50,704,100	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..........	16,961,974	»
Avances à l'Etat par le traité du 30 juin 1848...........	75,000,000	»
Rente de la réserve..........	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,397,271	62
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,674,250	»
Intérêt dans les comptoirs nationaux d'escompte	52,782	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	854,597	08
Divers	178,325	88
	1,012,949,682	80

PASSIF.

Capital de la Banque.........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12.980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	510,261,800	»
Billets au porteur en circulation, des succursales......	159,390,525	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,413,431	88
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	10,228,089	»
Compte courant du Trésor créditeur	71,949,131	48
Comptes courants de Paris....	111,630,117	96
Comptes courants dans les succursales..................	27,823,512	»
Dividendes à payer..........	432,185	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	3,709,382	21
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	740,456	02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	120,393	82
Divers.....................	2,750,208	04
	1,012,949,682	80

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Comptoir d'escompte.

SERVICES RENDUS. — EXTENSION. — PROROGATION. — PRIVILÉGES.

(2e article) (1).

On connaît maintenant, ou plutôt on se souvient de l'origine du Comptoir national d'escompte de la ville de Paris; on sait les encouragements de toute nature qu'il a reçus de l'Etat et de la municipalité, et aussi les services nombreux, considérables qu'il a rendus au commerce et à l'industrie à une époque où le crédit n'existait plus nulle part et où il semblait que ses sources fussent taries.

Depuis le rétablissement de l'ordre et de la tranquillité, les affaires ont repris leur cours habituel ; les capitaux qui avaient eu peur en 1848 ont retrouvé leur ancienne confiance; les transactions commerciales se sont multipliées, et le Comptoir d'escompte, fondé pour les temps de crises, a vu, sans élargissement de ses bases, tripler le chiffre de ses opérations et son portefeuille s'élever à 70 millions de francs, ou plus de dix fois son capital effectif.

(1) Voir le premier article, *Journal des chemins de fer* du 20 avril 1853.

Cette prospérité même, cette disproportion entre le fonds social et le chiffre des affaires pouvait devenir un danger; le Conseil d'administration du Comptoir national d'escompte mérite des éloges pour avoir compris la situation et prévenu tout embarras futur en émettant de nouvelles actions qui portent son capital effectif, réalisé, à 20 millions de francs.

Grâce à cette intelligente mesure, le Comptoir d'escompte est devenu la première maison de banque prenant le papier de commerce à deux signatures ; à ce point que, si les priviléges qu'il a reçus en naissant lui étaient maintenus, s'il continuait à jouir de la garantie de la Ville et du Trésor pour plus de 13 millions, s'il conservait les 3 millions du prêt de l'Etat sans intérêt, non-seulement il pourrait soutenir toute concurrence contre les autres maisons de banque faisant le même genre d'affaires, mais il tuerait ces maisons ou ne leur laisserait que les affaires dont il ne voudrait pas ; c'est-à-dire les moins sûres.

Tel serait cependant le résultat des nouvelles démarches faites par le Conseil d'administration du Comptoir d'escompte auprès de M. le ministre des finances et auprès de la Commission municipale de Paris ; le conseil demande même plus qu'il n'avait : il réclame l'abrogation spéciale en ce qui le concerne des prescriptions de l'art. 2,078 du Code Napoléon, c'est-à-dire la faculté de faire vendre le gage de ses débiteurs sans autorisation de justice.

Ces demandes ont motivé, nous assure-t-on, d'assez nombreuses objections qu'il est de notre devoir d'exposer en les mett anten regard des motifs contraires.

Déjà sur un point, nous l'avons dit, M. le ministre des finances a répondu négativement au Comptoir d'escompte, en lui signifiant qu'il entendait que la garantie du Trésor et de la Ville de Paris pour une somme de 13,333,333 fr., cessât, comme dernier délai, le 31 décembre 1854.

Les raisons données par M. le ministre des finances à l'appui de sa décision sont d'un grand poids et demandent à être méditées.

M. le ministre, comme nous l'avons déjà dit, après avoir rendu pleine et entière justice aux éminents services rendus par le Comptoir d'escompte a ajouté que, « dans la pensée du » gouvernement, cette participation (la garan- » tie de la Ville et celle du Trésor, était un » fait ANORMAL, EXCEPTIONNEL, *qui ne devait* » *pas durer au delà des temps qui l'ont ren-* » *due nécessaire.* »

Le langage des hauts administrateurs et des capitalistes que la position spéciale du Comptoir d'escompte alarme pour les intérêts du commerce de banque, ne diffère pas de celui de M. le ministre des finances.

Tout le monde rend justice aux services du Comptoir d'escompte et approuve les avantages qui lui ont été faits à une autre époque et dans une situation déterminée. Mais cette situation n'existant plus, la période de crise pour la durée de laquelle ces avantages avaient été consentis étant expirée, et la crise ayant disparu depuis longtemps, on ne comprendrait pas plus, disent les partisans de la

liberté du commerce, le renouvellement du prêt de 3 millions avec ou sans intérêt, que M. le ministre des finances n'a compris la prorogation de la garantie du Trésor et de la Ville au delà du délai fixé par lui.

Le commerce de Banque ne diffère en rien des autres commerces. Le principe de la libre concurrence les régit tous, et de même que l'Etat ne commandite pas un marchand de sucre ou de tissus au détriment de ses confrères, de même aussi il ne doit pas commanditer une maison de banque, en lui prêtant de l'argent sans intérêt, quand tous les autres banquiers font leurs affaires avec leurs propres capitaux et leur crédit personnel.

Tant que le Comptoir d'escompte a été revêtu d'un caractère d'utilité publique, c'est-à-dire aussi longtemps que le commerce ne pouvait négocier son papier à deux signatures chez les banquiers ordinaires, le gouvernement a pu et dû faire des sacrifices pour rouvrir au travail l'accès du crédit; mais, ainsi que l'a dit M. le ministre des finances, la condition expresse des secours de l'Etat : c'est l'utilité publique; or, celle-ci n'existe plus pour le Comptoir d'escompte depuis le 2 décembre.

Les auteurs de ces objections, dont nous ne sommes que les rapporteurs, vont plus loin encore; ils contestent même la convenance du maintien du Comptoir d'escompte dans sa forme actuelle.

Institué par décret révolutionnaire sous la forme anonyme, dispensé de l'examen de ses statuts par le conseil d'Etat, administré par des hommes honorables, maisirres ponsables, et par deux directeurs à la nomination du ministre des finances, le Comptoir a un faux air de Banque de France; il engage moralement l'Etat, et par ses prorogations successives il enlève au gouvernement une ressource précieuse pour le jour où une nouvelle crise viendrait à éclater.

Sur quoi repose en effet, dit-on, le crédit du Comptoir? Sur la garantie de l'Etat et de la ville; du moment où la garantie officielle disparaît, que reste-t-il? Uniquement le capital fourni par les actionnaires, capital bien faible par rapport à l'ensemble des opérations, et qui peut se trouver, sinon perdu entièrement dans une crise comme l'a été celui de la caisse Gouin en 1848, du moins engagé de telle sorte que le Comptoir soit obligé, comme toutes les autres maisons de banque, de suspendre ses affaires. Que ferait dans ce cas le gouverment? Viendrait-il au secours du Comptoir? Mais pourquoi plutôt au secours du Comptoir qu'à celui de toutes les autres maisons de banque? Créerait-il un nouveau Comptoir? — On le voit, disent les auteurs des objections, le maintien du Comptoir comme société anonyme et avec des privilèges particuliers, est une source inépuisable d'embarras pour le gouvernement, qui doit réserver son intervention en matière de crédit pour les temps de crise, et laisser à la libre concurrence, à l'industrie et à la responsabilité personnelle des négociants et des banquiers, à suffire aux besoins des temps ordinaires.

Le Comptoir d'escompte répond à ces objections, d'abord par le brillant tableau des services qu'il a rendus et de ceux qu'il peut rendre encore; il considère ensuite les privilèges nouveaux qu'il réclame, et dont l'un des plus importants est la faculté de vendre, sans autorisation de justice, les gages qui servent de garantie à ses avances, comme un complément utile au commerce et à l'industrie

Mais ici encore, les adversaires du Comptoir d'escompte élèvent de graves objections.

Peut-être, disent-ils, le Code Napoléon, rédigé à une époque déjà reculée, a-t-il besoin d'être revu aujourd'hui; peut-être ses illustres auteurs et l homme de génie qui les dirigeait n'ont-ils pas pu prévoir toutes les modifications qui se sont produites depuis ce temps dans le monde des affaires, et d'autres habitudes commerciales, des faits nouveaux réclament-ils une législation nouvelle. Mais quoi qu'il en soit, ce n'est pas par une exception, et légèrement, que l'on peut suspendre l'action des lois au profit d'un établissement particulier. Le principe de droit qui maintient la propriété du gage au débiteur jusqu'à ce que la justice en ait autorisé la vente au profit du détenteur, est un principe d'ordre public. C'est la garantie des tiers, la garantie de la masse des créanciers; on ne peut donc pas la supprimer légèrement.

La Banque de France seule a le privilége que réclame aujourd'hui le Comptoir d'escompte; mais la Banque de France est un établissement public qui offre des garanties toutes spéciales, et auquel on ne saurait comparer le Comptoir d'escompte, si honorables que soient ses administrateurs. Ce privilége, la Banque de France le tient de la loi; il faut donc une loi pour le conférer au Comptoir d'escompte, et il est douteux que le gouvernement et le Corps législatif consentent à étendre une exception si grave à la loi générale. Ou une réforme est nécessaire, ou c'est seulement une faveur, et on se demande si la justice et l'équité permettent de l'accorder à un établissement qui cesse d'être public pour devenir un établissement privé.

Telles sont en résumé les observations que nous avons entendu faire au sujet de la réorganisation du Comptoir d'escompte. La solution qui sera donnée à cette affaire sera, nul n'en doute, conforme à l'équité, à la justice et à la sagesse dont le gouvernement de l'Empereur a donné des preuves constantes.

J. MIRÈS.

Société du Crédit mobilier.

Nous recevons de la Société du Crédit mobilier la note suivante sur la souscription ouverte dans ses bureaux et au profit de ses actionnaires pour les actions de la Caisse du commerce de Darmstadt.

On trouvera plus loin les détails qui nous sont communiqués sur l'organisation de ce nouvel établissement.

SOUSCRIPTION AUX ACTIONS DE LA CAISSE DU COMMERCE DE DARMSTADT.

Sur les 40,000 actions de la première émission, 10,000 ont été réservées, AU PAIR, à MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier, à raison de 1 action de la Banque de Darmstadt pour 12 actions de la Société mobilière.

En conséquence, tout porteur de *douze* actions de la Société générale de Crédit mobilier sera admis, sur la présentation de ses titres, à souscrire AU PAIR *une* action de la Banque de Darmstadt.

Un versement de 100 florins, soit 215 fr. par action, devra être effectué, au moment la souscription, sur la remise d'un récépissé provisoire, lequel sera échangé contre des titres au porteur libérés de pareille somme.

Tout porteur de *deux* actions de la première émission de la Banque de Darmstadt, aura droit ultérieurement à la souscription au pair d'une action de la seconde émission.

Les souscriptions au 10,000 actions de la première émission réservées aux actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier, seront reçues place Vendôme, 22, au siége de la Société, du 18 au 25 avril courant inclusivement, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

OBLIGATIONS.

MM. les *porteurs d'obligations de la Société général de Crédit mobilier* sont prévenus que ses *billets à rente*, à 45 ou 90 jours de vue, portant intérêt jour par jour à raison de 3 0/0 l'an, sont reçus en paiement du montant des souscriptions ouvertes par la Société.

Ces effets sont aussi *remboursables* en *liquidation*, à la condition d'être présentés au *visa* les 13 et 28 de chaque mois.

Banque du Commerce et de l'Industrie de Darmstadt.

SOCIÉTÉ ANONYME

Fondée au capital de 25,000,000 de florins à Darmstadt. — Agence à Francfort-S.-M.

RÉSUMÉ DES STATUTS.

La *Banque du Commerce et de l'Industrie* a pour fondateurs administrateurs :

MM. Abraham Oppeinheim, banquier à Cologne;
Gustave Mewissen, l'un des directeurs de la banque Schaaffhausen, à Cologne.

Et pour administrateurs :

MM. Maurice Bethmann, chef de la maison frères Bethmann, de Francfort;
Philippe Petsch-Goll, associé de la maison Jean Goll et fils, à Francfort;
Philippe Schmidt, associé de la mai-

son Philippe-Nicolas Schmidt, à Francfort;
B.-H. Goldschmidt, chef de la maison du même nom, à Francfort;
Philippe Engels, à Cologne;
Wilhelm Joest, id.
Damiam Leiden, id.
Dagobert Oppenheim, id.
Jacob vom Rath, id.
Ludwig Theodor Rautenstrauch, id.;
Victor Wendelstadt, l'un des directeurs de la banque Schaaffhausen, à Cologne.

La *Banque du Commerce et de l'Industrie* est fondée à Darmstadt, capitale de la Hesse-Grand-Ducale, située à cinq lieues de Francfort. Elle aura un de ses Comptoirs principaux dans cette dernière ville.

Aux termes de ses statuts, homologués le 2 avril 1853 par S. A. R. le grand-duc de Hesse, les opérations de la Banque consisteront :

1° A soumissionner ou acquérir des effets publics, des valeurs émises par les communes et seigneuries, des actions ou obligations dans les diverses entreprises industrielles et de crédit constituées en Sociétés anonymes; à revendre les valeurs, actions et obligations qu'elle aura acquises, à les échanger contre d'autres valeurs, à les donner en nantissement d'emprunts;

2° A se charger, pour tout ou partie, de tous emprunts ou entreprises de travaux publics, les céder, réaliser, ou y prendre part; à mettre en circulation ses propres obligations, nominatives ou *au porteur*, jusqu'à concurrence du montant de ces emprunts ou entreprises, ou de la part qu'elle y aura prise;

3° A favoriser et opérer la fusion ou la consolidation des Sociétés anonymes, et la transformation de Sociétés ordinaires en Sociétés anonymes; à opérer l'émission des actions et obligations nominatives ou au porteur des Sociétés anonymes nouvellement créés;

4° A faire des avances sur fonds publics, engagements des communes et seigneuries, actions, obligations, lettres de change et autres effets de commerce; même sur marchandises non sujettes à détérioration et remises en consignations pour la vente;

5° A ouvrir des crédits en compte courant, à mettre en circulation ses propres lettres de change et mandats;

6° A recevoir à l'escompte les lettres de change revêtues de bonnes signatures.

7° A faire pour compte de tiers tout paiement et encaissement;

8° A émettre, contre argent, des obligations nominatives ou au porteur, productives d'intérêt, payables à des termes et échéances convenus;

9° A se charger d'encaisser ou vendre, pour compte de tiers, des lettres de change, effets publics, coupons et actions;

10° A entreprendre, pour compte de tiers, l'achat de lettres de change, fonds publics, coupons, actions, et même de marchandises pour lesquelles il lui sera donné couverture ou garantie;

11° Et généralement à faire toutes les affaires de banque.

Le capital de la Banque du commerce et de l'industrie est de 25,000,000 de florins divisés en 100,000 actions de 250 florins chacune, soit, au change, de 2 fr. 15 c., 537 fr. 50 c.

Une première série, de 40,000 actions seulement, est émise quant à présent.

Ces actions sont au porteur, libérées de 100 florins, soit 215 fr.; les 150 florins restants seront appelés, au fur et à mesure des besoins de la Société, aux époques indiquées par le Conseil d'administration.

Les porteurs d'actions de la première émission auront droit à souscrire au pair les actions de la deuxième, dans la proportion de 1 nouvelle pour 2 anciennes.

Les bénéfices nets se distribuent chaque année dans les proportions suivantes :

4 0/0 du capital versé, à titre d'intérêt;

Le surplus, après prélèvement de 10 0/0 en faveur des administrateurs, de 10 0/0 pour le fonds de réserve et des gratifications accordées, s'il y a lieu, aux employés supérieurs de la Société, est distribué aux actionnaires à titre de dividende.

La Banque du commerce et de l'industrie a le droit d'établir des succursales et des agences dans toute l'Allemagne et à l'étranger.

Crédit foncier de France.

Par décision du conseil d'administration du *Crédit foncier de France*, un intérêt de 3 0/0 par an, attaché aux *obligations foncières* de la Compagnie, sera alloué sur les 200 fr. versés sur les promesses d'obligations. Cet intérêt commencera à courir à partir du 1er *mai* prochain, et sera payable aux échéances semestrielles du 1er *novembre* et du 1er *mai* de chaque année.

Les promesses d'obligations continueront à participer au tirage trimestriel avec lots, dont le second pour 1853 aura lieu le 22 JUIN PROCHAIN.

Conversion partielle de la dette anglaise.

Le gouvernement anglais tente une grande expérience; il a soumis cette semaine à la Chambre des communes un plan de réduction partielle de la dette anglaise en un nouveau fonds qui rapportera seulement 2 1/2 0/0 par an. Nous nous bornons aujourd'hui à faire connaître les propositions du chancelier de l'Echiquier; nous examinerons plus tard l'influence que la mesure en projet peut exercer sur la marche générale des affaires et sur le prix des capitaux.

G. LENOIR.

Projet de résolution proposé par le chancelier de l'Echiquier à la Commission des actes relatifs à la dette nationale:

Le fonds connu sous le nom de fonds de la Mer-du-Sud, les rentes 3 0/0 connues sous le nom d'anciennes et nouvelles rentes de la Mer-du-Sud, les rentes 3 0/0 connues sous le nom de rentes de la Banque de 1726, les rentes 3 0/0 connues sous le nom de rentes de 1781, seront rachetées et payées.

Tout propriétaire de ces rentes qui fera connaître avant le 6 mai 1853, dans les formes indiquées ci-après, qu'il préfère à un paiement en espèce des valeurs de l'Etat, pourra recevoir, à son choix, pour chaque 100 liv., soit 82 liv. 10 schel. d'annuités à 3 1/2, qui seront payées à raison de 3 liv. 10 schel. 0/0 jusqu'au 5 janvier 1894, à dater de l'acte du parlement qui décidera le rachat; soit 110 liv. d'une nouvelle rente 2 1/2 0/0, qui sera payée jusqu'au 5 janvier 1894, après quoi elle pourra être rachetée par acte du parlement; soit une obligation de l'Echiquier, de 100 liv., au porteur, et produisant un intérêt à 2 liv. 15 schel. (2 3/4) 0/0, payable par semestre, le 1er septembre et le 1er mars de chaque année, jusqu'au 1er septembre d'une année qui sera indiquée sur l'obligation, mais qui ne dépassera pas 1864. A dater de cette époque, l'obligation portera un intérêt de 2 1/2, payable également par semestre jusqu'au 1er septembre 1894; et, à dater de ce jour, ce titre pourra être racheté au pair, au choix du porteur ou des commissaires de Sa Majesté.

Les sommes à payer pour les arrérages des nouvelles rentes ou obligations seront prises sur le fonds consolidé du Royaume-Uni.

Les intérêts de la dette actuelle seront payés en la forme ancienne jusqu'aux 5 janvier et 5 avril 1854 seulement.

Les déclarations des intéressés, relativement à la manière dont ils veulent que leurs titres soient payés ou échangés, seront reçues à la banque d'Angleterre et au bureau de la Compagnie de la Mer-du-Sud jusqu'au 6 mai 1853, si le déclarant réside en Angleterre; jusqu'au 30 juin, s'il est en Europe; jusqu'au 1er février 1854, s'il est hors d'Europe.

Les commissaires de la trésorerie de S. M. sont autorisés à émettre, du 5 avril 1853 au 5 avril 1854, des obligations de l'échiquier, payables au porteur, dans les conditions exprimées ci-dessus, et après avoir fait, dans la *Gazette de Londres*, les annonces ordinaires; à vendre, au besoin, ces obligations pour acquitter le rachat des fonds sus-énoncés, ou pour racheter des bons de l'échiquier aux conditions que lesdits commissaires jugeront convenables.

La somme de ces obligations ne pourra pas dépasser 30 millions de livres.

Jonction des deux Mers.

L'adresse suivante a été présentée à S. M. l'Empereur par les concessionnaires du canal de jonction des deux océans :

« Sire,

» En nous approchant de votre trône auguste, notre premier devoir est de présenter à Votre Majesté impériale la sincère expression de la reconnaissance respectueuse qu'ont éprouvée les directeurs de la Compagnie pour la jonction

des océans Atlantique et Pacifique, pour la promptitude bienveillante avec laquelle Votre Majesté a daigné accorder une audience à leur députation.

» Les accroissements rapides de la navigation commerciale autour du cap Horn ont, depuis quelques années, attiré la sérieuse attention des capitalistes vers une question qui, jusque-là, n'avait paru offrir qu'un but purement spéculatif aux recherches de la science. Je veux parler de la nécessité d'ouvrir une route directe aux vaisseaux entre les deux océans Atlantique et Pacifique, à travers l'isthme qui réunit l'Amérique du Nord à celle du Sud.

» En 1851, M. le docteur Cullen, après avoir lui-même visité les lieux, me signala la route qui traverse l'isthme de Darien, entre le port Escoce et San-Miguel, comme présentant, à ses yeux, les meilleures conditions. L'examen des cartes dressées par l'amirauté, dont Votre Majesté Impériale connait la minutieuse exactitude, m'a conduit à constater que la ligne indiquée par M. le docteur Cullen était, en effet, la seule qui eût l'avantage d'offrir à chacune de ses extrémités un port naturel suffisant, que la longueur du parcours ne dépasserait pas 60 kilomètres, et que l'unique question à décider était de savoir si le terrain opposerait aux travaux des difficultés de telle nature qu'il fût impossible, moyennant des dépenses modérées, de construire un canal ayant la largeur et la profondeur requises pour satisfaire les exigences de tous les peuples. En conséquence, de concert avec M. Brassey et plusieurs amis, je chargeai MM. Gisborne et Forde, ingénieurs civils, d'explorer l'isthme, et j'eus la satisfaction d'apprendre, par leur rapport, qu'il est parfaitement possible de creuser un canal large de 160 pieds, et profond de 30, sans écluses, entre les deux ports déjà mentionnés, pour une somme qui ne serait nullement hors de proportion avec le but qu'il s'agirait d'atteindre, et avec le revenu sur lequel on serait en droit de compter. Nous avons donc formé une compagnie pour réaliser ce projet.

» Dès nos premières études, et aussitôt que nous eûmes obtenu des autorités locales de la Nouvelle-Grenade la concession nécessaire, nous pensâmes que ce serait un bon procédé d'offrir aux Etats-Unis de prendre part à notre entreprise. Nous avons constamment reçu l'approbation cordiale du gouvernement de Sa Majesté Britannique. Comme dernière démarche, nous venons, avec le plein consentement de ce gouvernement, solliciter le patronage et l'appui de Votre Majesté Impériale. La France, en sa qualité de grande puissance maritime, a un intérêt évident à voir résoudre le problème de la jonction des deux océans. La France, qui est déjà si redevable à Votre Majesté Impériale, vous sera, nous, le croyons, Sire, reconnaissante des encouragements que vous daignerez nous accorder. Comme organe de cette députation et de la Compagnie que nous avons l'honneur de représenter, j'ose compter avec une parfaite confiance sur ces encouragements, parce que nous savons que Votre Majesté Impériale, non-seulement comme chef de cette grande nation, mais aussi par sa connaissance spéciale de la question, est mieux placée que personne pour apprécier l'objet que nous avons en vue et les moyens que nous avons adoptés. »

(Suivent les signatures des fondateurs admis à l'audience de l'Empereur et dont nous avons publié les noms dans notre dernier numéro.)

Banque de Constantinople.

L'emprunt non ratifié par S. M. I. le sultan sera remboursé, du 15 au 25 de ce mois, à l'ambassade ottomane à Paris, et à l'ambassade ottomane à Londres, au change de 25 fr. pour une livre sterling pour les paiements qui se feront à Londres.

Les porteurs d'obligations dudit emprunt sont donc invités à se présenter, du 11 au 15 de ce mois, pour faire reconnaître leurs titres, et du 15 au 25, de midi à quatre heures, pour recevoir, contre remise de ces titres, le remboursement de :

250 fr., le capital du premier versement d'un quart.
34 pour prime et intérêts.
284 fr., total pour chaque obligation de 1,000 fr.

Les versements anticipés, faits sous escompte, seront également remboursés, avec l'intérêt en sus, à raison de 6 0/0 l'an, du 1er mars au 15 avril.

(Communication de l'ambassade ottomane à Paris).

Création d'une nouvelle Banque à Constantinople.

Nous recevons, sur la formation d'une nouvelle banque à Constantinople, les détails suivants, qui sont de nature à intéresser nos lecteurs :

On sait que la plupart des monnaies en circulation dans l'empire ottoman ont une valeur intrinsèque inférieure à leur valeur nominale; la Porte a fait, il y a quelques années, des efforts pour y substituer des monnaies de bon aloi; mais le trésor n'étant pas en mesure de supporter les charges qui en résultaient, on a dû renoncer à la tâche qu'on avait entreprise, et on fut même obligé de recourir à l'émission de papiers-monnaie, appelés kaïmehs, portant intérêt à 6 0/0, auxquels il a été donné cours forcé à Constantinople.

La présence des monnaies altérées et d'un papier sans réserve métallique avait nécessairement pour effet de faire rechercher les monnaies étrangères, dont le prix relatif s'élevait d'une manière constante. La hausse de ces valeurs impliquait une dépréciation proportionnelle des monnaies ottomanes. Le change montait sans cesse, et il fallait chaque jour un nombre plus considérable de piastres pour obtenir l'équivalent en monnaies étrangères.

Les échanges avaient ainsi pour effet de restituer insensiblement aux monnaies ottomanes leur valeur réelle, aux dépens de leur titre nominal.

Il serait superflu d'indiquer les dangers d'une semblable situation. Pour les conjurer, en arrêtant les progrès de la baisse de ses monnaies, la Porte avait institué une banque dont les opérations devaient se borner à maintenir le change à un taux déterminé.

On connait le sort de cette institution; le gouvernement ottoman ayant retiré, pour lui donner une autre destination, le capital dont il avait doté la banque, on dut opérer à découvert : il en résulta un déficit qui obligea les directeurs à recourir au crédit. L'emprunt n'ayant pu être conclu, la banque dut suspendre ses opérations et entrer en liquidation. Le change reprit aussitôt sa marche ascendante, et le prix de la livre sterling, que la banque avait maintenu au prix de 110 piastres, s'éleva rapidement à 125. La hausse était déjà de 11 00 environ quand la Porte reçut, au nom de capitalistes de Londres et, dit-on, de Paris, les propositions qui sont devenues les bases de l'opération qu'on est au moment de conclure.

Voici, en substance, en quoi doit consister cette opération : Il serait constitué à Constantinople une banque dont l'administration serait exclusivement dévolue à un conseil de douze personnes, négociants et banquiers indigènes ou étrangers établis à Constantinople, parmi lesquels se trouve un Français et un Anglais, et qui se sont obligés à verser une partie du capital; leurs actions seront nominales et ils ne pourront pas les aliéner. La banque aura un capital de deux cents millions de piastres; les capitalistes étrangers, au nom desquels les propositions ont été faites, y contribueront en premier lieu pour cent millions dont ils feront l'avance à la banque; le gouvernement ottoman versera de son côté trente millions, remboursables, sans intérêts, au bout de quinze ans, terme fixé pour la durée de cette nouvelle institution. Afin d'intéresser le public au succès de l'opération, on voudrait obtenir à Constantinople même les soixante-dix millions de piastres nécessaires pour compléter le capital. Dans ce but, on émettra des actions dont un certain nombre seront souscrites par les personnes appelées à administrer la banque. Celles que l'on ne parviendra pas à placer seront prises par les capitalistes étrangers.

En se constituant, la banque prend envers le gouvernement ottoman un triple engagement :

Elle devra 1° maintenir le change au taux de 110 piastres pour une livre sterling, ou 175 paras pour un franc; 2° retirer de la circulation, dans le plus bref délai, les monnaies altérées, et y substituer des monnaies de bon aloi; 3° payer à vue tous les kaïmehs portant intérêt qui pourraient lui être présentés, en assurer ainsi la circulation au pair et prendre des mesures pour en retirer, au terme des quinze ans, le montant intégral, qui sera restitué au Trésor, sans que la Porte, qui continuera à en payer les intérêts jusqu'à cette époque, soit tenue de verser à la banque la contre-valeur.

Les kaïmehs portant intérêt représentent une somme de 132 millions; les registres de l'hôtel des Monnaies établissent qu'il a été émis des monnaies altérées pour une valeur nominale de 487 millions. Ces monnaies ont une valeur intrinsèque de 262 millions; leur refonte donnera donc lieu à une dépense de 225 millions.

La banque devra donc consacrer à l'opération : 1° cent millions pour compléter son capital, en admettant qu'on parvienne à placer à Constantinople des actions pour une valeur de soixante-dix millions, car elle sera obligée de prendre elle-même celles qui ne trouveraient pas de preneurs; 2° cent trente-deux millions pour retirer les kaïmehs dans le délai de quinze ans; 3° deux cent vingt-cinq millions qui seront immédiatement employés à l'émission des monnaies de bon aloi : soit ensemble quatre cent cinquante millions, que les capitalistes s'engagent à mettre sans délai à la disposition de la Banque. De ces trois sommes, la première reste la propriété de la Banque, les deux autres seront acquises au Trésor ottoman.

La Porte, de son côté, s'engage à remettre chaque année à la banque, durant quinze ans, la somme de trente millions de piastres, qui est le montant annuel du tribut d'Egypte; de façon qu'avant le terme de son contrat, la banque aura reçu quatre cent cinquante millions, ou

l'équivalent de la somme qu'elle aura dû, dès l'origine, employer à ses opérations. Il resterait à établir un compte d'intérêts; mais ce compte ne pourrait être fait que si on pouvait d'avance déterminer l époque exacte des versements successifs de la banque. Il paraît, dans tous les cas, assuré qu'il en résulterait des données garantissant aux banquiers des avantages importants.

Cette somme de trente millions de piastres, la Porte la dépensait chaque année en opérations de change destinées à suspendre la dépréciation des valeurs monétaires de la Turquie. Mais elle attaquait le mal dans ses effets et nullement dans sa source. La monnaie de mauvais aloi continuait à circuler à un prix exagéré, et aucune réserve métallique n'assurait le remboursement du kaïmeh.

La nouvelle banque maintiendra le change au taux actuel, et, par l'émission de nouvelles monnaies ayant une valeur intrinsèque égale à la valeur nominale combinée avec le retrait du kaïmeh, elle fera disparaître les causes des variations ruineuses qui, en diminuant dans leurs rapports avec les valeurs étrangères le prix nominal des signes numéraires de la Turquie, abaissait d'une manière constante le niveau de la fortune publique.

Au terme de quinze années assigné à la durée de la banque, la Porte aura fait cesser une situation qui exerçait une influence désastreuse sur les finances de l'empire ottoman. Les changes ne subiront d'antres fluctuations que celles qui se produisent en Europe sous l'action des circonstances ordinaires. Le système monétaire de la Turquie aura cessé d'être la cause permanente des perturbations les plus regrettables pour le commerce, l'industrie et le trésor public. Ces résultats auront été obtenus sans autres sacrifices que ceux que la Porte a faits, durant les dernières années, pour empêcher le mal de prendre des proportions plus considérables. Toute l'économie des propositions que le gouvernement ottoman se montre disposé à accueillir consiste, en effet, à capitaliser le montant annuel du tribut d'Egypte, qui doit s'élever, en quinze ans, à une somme suffisante pour satisfaire à toutes les nécessités de la situation. La banque sera l'instrument de cette opération ; elle aura recours au crédit et fera les avances de cette même somme en l'employant, avec le concours de la Porte, à remanier le système monétaire de la Turquie : c'est par là qu'elle entend débuter, afin de soustraire le marché de Constantinople à la dépréciation qui pèse sur les monnaies ottomanes. N'ayant plus dès-lors aucun effort à faire pour soutenir le prix de la piastre, qui aura sa valeur intrinsèque, elle pourra se livrer à des opérations de change et de banque qui, au lieu d'être onéreuses, deviendront la source de bénéfices importants et propres à assurer le succès de cette institution.

En même temps, la Porte désintéressera par annuités la banque de ses avances, et, au terme de quinze ans, la banque, le trésor ottoman et les capitalistes auront fait également une affaire avantageuse.

Combustibles minéraux.

Nous empruntons, en grande partie, aux comptes rendus des ingénieurs des mines les éléments du résumé ci-dessous, concernant la production et la consommation de la houille en France.

La première indication numérique de la production ne remonte pas au-delà de 1787, et encore les chiffres de cette année et des deux suivantes ne sont-ils pas officiels. Il paraîtrait néanmoins que, dès 1321, des extractions avaient eu lieu dans le bassin de la Loire, aux mines de Roche-la-Mollère. Le premier privilège pour exploiter les houillères remonte à 1548; il fut accordé par Henri II à Jean-François de la Roque, sieur de Roberval.

En 1601, Henri IV exempta le charbon de terre de la redevance du dixième attribué au souverain en vertu du droit régalien. En 1667, les houilles furent frappées, lors de leur entrée en France, d'un droit équivalent à 97 centimes par 100 kilogrammes. Vingt-cinq années plus tard, ce droit fut élevé à 1 fr. 21 c. L'édit de 1698 donna un grand essor à l'industrie houillère, par l'autorisation qu'il accordait à tous les propriétaires d'exploiter, sans permission, les mines existantes dans leurs domaines ; mais il fut annulé en 1744 par un édit de Louis XV.

En Belgique, la surface houillère est de 180,000 hectares, et la production est cependant égale à la nôtre. En Angleterre, cette surface est de 1,700,000 hectares, et la production de 35 millions de tonnes. Les rapports entre les surfaces exploitées et la production sont comme suit : en France, 1,606 tonnes par 100 hectares; en Belgique, 2,500, et en Angleterre, 2,060 tonnes. Cette infériorité relative, quant à la France, provient de ce que nos exploitations se trouvent dans des conditions beaucoup plus difficiles que celles de l'Angleterre et de la Belgique; que, dans nos mines, les couches ont généralement peu de puissance, et que les morts-terrains qui les recouvrent augmentent encore les charges qui pèsent sur l'exploitation.

En 1787, on évaluait la production indigène à un peu plus de 2 millions de quintaux métriques; en 1802, elle est de 8 millions et demi; et elle atteint 10 millions en 1820, 18 millions et demi en 1830, 30 millions en 1840; aujourd'hui, elle dépasse 45 millions.

A partir de 1764, la consommation des combustibles minéraux a pris en France un accroissement considérable, non-seulement par le progrès des exploitations, mais par l'abaissement de 1 fr. 10 à 88 c. du droit d'entrée sur les houilles étrangères. La production indigène s'est considérablement accrue depuis 1815, et notamment depuis 1832. Pendant un certain nombre d'années, et jusqu'en 1833, les importations de la Grande-Bretagne sont restées stationnaires et d'une faible importance, par le fait de tarifs qui assuraient aux houilles de Belgique la prééminence sur notre littoral.

Avant de donner les chiffres de la production et des importations de la houille, nous devons ajouter, pour terminer ce précis, que la surface houillère en France est de 230,000 hectares ; la productive, de 4,500,000 tonnes, et que cette industrie occupe 32,000 ouvriers directs, 60,000 ouvriers sont attachés aux travaux de ces houillères qui, sous forme de salaire, distribuent 20 millions. Les machines en œuvre représentent 12,000 chevaux-vapeur. On évalue à 12 millions la valeur des bois et métaux qu'elles emploient, et à 20 millions les transports principaux, c'est-à-dire non compris ceux qui ont pour objet de livrer le combustible dans les petits établissements.

De 1787 à 1813, les importations de la Belgique sont restées inférieures à 1 million de quintaux métriques; elles sont de 4 millions en 1824, de 5 en 1832, de 10 en 1842; maintenant elles dépassent 20 millions.

Jusqu'en 1833, les importations de houilles anglaises sont restées insignifiantes; elles n'ont pas dépassé 981,595 quintaux métriques. En 1842, elles sont de 5 millions; elles atteignent 7 millions maintenant.

Dans leur ensemble, les importations présentent les résultats suivants : de 2 millions qu'elles étaient en 1787, elles arrivent à 3 millions en 1816, à 5 en 1837, à 25 en 1847, et à 29 en 1850.

La consommation de la France étant de 75 millions de quintaux métriques et la production n'étant que de 45 millions, on voit que les houilles étrangères introduites en France y sont presque totalement consommées.

Voici le prix des charbons dits *gailleteries*, par tonne de de 1,000 kilogr., dans Paris : de 1835 à 1840, 55 fr. ; de 1841 à 1845, 52 fr. ; le prix descend à 40 fr. de 1846 à 1850; en 1851 il n'est plus que de 35 fr. Pour les qualités d'un usage habituel, qui comprennent le charbon gros et menu, tel qu'il sort de l'extraction, le prix, qui était de 37 fr. en 1835, descend à 26 fr. en 1850 et à 25 fr. l'année suivante.

Pour les années 1833 à 1847, un résumé statistique a été publié annuellement par l'administration des mines. D'après la loi du 25 novembre 1850, le compte rendu des travaux exécutés, dirigés et surveillés par les ingénieurs des mines doit être publié tous les trois ans seulement, pendant la première année de chaque nouvelle législature.

Personnel employé sur les chemins de fer anglais.

D'après les chiffres les plus exacts, le nombre des personnes employées sur les chemins de fer d'Angleterre et du pays de Galles était à la fin de juin 1852 de 55,331. La longueur de ces chemins était de 5,433 milles avec 1,790 stations ; on constata d'une année à l'autre une augmentation de 3,352 personnes, 233 milles et 171 stations. En Ecosse, à la même époque, l'on comptait 8,271 employés, 961 milles et 311 stations ; augmentation sur l'année précédente de 464 employés et de 7 statio En Irlande, 680 milles, 152 stations et 3,999 employés : augmentation de 522 personnes, 43 milles et 18 stations. A la fin de juin 1852, l'on comptait sur les lignes de chemins de fer 176 secrétaires, 30 trésoriers, 138 ingénieurs, 317 surveillants, 131 garde-magasins, 146 agents-comptables, 654 inspecteurs, 1,704 chefs de stations, 119 écrivains, 5,448 clercs, 86 chefs d'ateliers, 2,397 mécaniciens, 2,460 chauffeurs ou aides-chauffeurs, 2,257 gardes, 13,878 artificiers, 2,088 g rdes-barrières, 1,567 policemen, 10,434 commissionnaires, 13,682 ouvriers. Environ 67,604.

Le nombre des employés sur les chemins de fer en construction en Angleterre était, toujours à la même époque, de 25,393, et de 10,414 en Irlande. La longueur des lignes livrées à la circulation était de 7,075 milles, et celle des lignes en construction de 738 milles.

Compagnie des mines de la Loire.

Assemblée générale annuelle du 30 mars 1853.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Comptes de l'exercice 1852.

Messieurs,

Nous avons à vous faire connaître les résultats de notre administration pendant l'année 1852.

Les comptes qui vont vous être soumis ont été vérifiés par la commission de comptabilité nommée dans l'assemblée générale du 31 mars 1852; cette commission vous fera son rapport.

Ces comptes sont résumés dans quatre tableaux, dont deux contiennent l'état comparatif des profits et pertes de chaque semestre; le troisième groupe les états des deux semestres, et le quatrième présente le bilan de la Société au 31 décembre 1852.

Conformément au désir que vous aviez exprimé dans l'assemblée générale du 31 mars 1852, il vient de vous être donné copie de ces divers tableaux.

De la balance du compte annuel de profits et pertes, il résulte que les bénéfices de l'exercice 1852 se sont élevés à la somme de	2,610,351 24
De cette somme il y a lieu de déduire, pour amortissements sur divers comptes dont vous trouverez le détail au tableau n° 3, une somme de	51,207 43
Les bénéfices disponibles au 31 décembre 1852 se trouvent ainsi réduits à	2,559,143 81
Les bénéfices de l'exercice 1851 s'étaient élevés, en y comprenant une somme de 210 860 fr. 89 c., qui provenait de la liquidation de la Compagnie des Mines réunies, à	1,538,640 55
Les bénéfices de 1852 sont donc supérieurs à ceux de 1851 de	1,020,503 26

Nous devons vous faire observer que cette amélioration est, pour une partie assez notable, le résultat de la conversion de nos emprunts, sur laquelle nous avons à vous donner quelques détails.

Conversion des emprunts.

L'heureuse réaction qui s'est produite, en 1852, dans le mouvement des affaires industrielles et commerciales et dans le crédit public, et la large part qu'ont eue, dans les conséquences de cette réaction, les intérêts de notre Compagnie, nous ont permis d'user, avec avantage, des pouvoirs que vous nous aviez conférés à l'effet de répartir le remboursement de notre dette sur un plus grand nombre d'années.

Pour vous faire apprécier le mode de conversion que le Conseil a adopté, nous reproduirons ici les délibérations par lesquelles il en a décidé l'accomplissement et fixé les conditions.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 29 JUILLET 1852.

« Le Conseil adopte à l'unanimité la résolution » suivante :

» Vu l'art. 19 des statuts de la Société, disposant » que le Conseil d'administration contracte et réalise » les emprunts autorisés par l'assemblée générale des » actionnaires,

» Vu les pouvoirs donnés par ladite assemblée gé- » nérale dans sa réunion du 31 mars 1852, lesquels » pouvoirs sont ainsi exprimés :

» *Le Conseil est investi des pouvoirs nécessaires » pour adopter, lorsque le moment lui paraîtra » opportun, telle combinaison qu'il jugera conve- » nable à l'effet de répartir sur un plus grand » nombre d'années l'amortissement des divers em- » prunts de la Compagnie.*

» Considérant que cette mesure, pleinement justi- » fiée par les ressources d'avenir que possède la Com- » pagnie, est conforme à ses intérêts autant qu'à ceux » des porteurs de ses obligations qui, indépendamment » de la prime offerte en échange des obligations an- » ciennes, trouveront dans l'uniformité des nouveaux » titres plus de facilités pour la négociation et par » suite un cours plus favorable;

» Considérant que le moment est opportun pour » réaliser cette opération,

» Arrête ce qui suit :

» ART. 1er. Pour la conversion des 12,578 obliga- » tions qui resteront en circulation au 1er février » 1853 sur les 15,000 obligations créées en vertu des » délibérations de l'assemblée générale en date des » 30 juillet 1844, 10 janvier 1846 et 31 mars 1847, et » au Conseil d'administration en date des 20 janvier, » 30 juin et 14 juillet 1847, il est créé de nouvelles » obligations au capital de 1,250 fr. l'une, produisant » 50 fr. d'intérêt annuel, avec jouissance du 1er août » 1852, et dont l'amortissement aura lieu dans une » période se terminant au 1er février 1927.

» Art. 2. Il sera donné en échange de chaque obli- » gation actuelle, dont le porteur aura demandé la » conversion dans le délai ci-après indiqué : 1° une » obligation nouvelle, jouissance du 1er août 1852; » 2° une prime de 100 fr., payable, au choix des porteurs, » soit en espèces, soit en obligations nouvelles au taux de » 1,050 fr. l'une, jouissance du 1er août 1852; à charge » par ceux dont la prime serait moindre de 1,050 fr. » de compléter le versement de cette somme en espè- » ces, au moment de la remise des obligations nou- » velles.

» Pour avoir droit au paiement de la prime de » 100 fr. en une obligation nouvelle au taux de 1,050 fr., » il faudra présenter à l'échange dix obligations au » moins.

» Art. 3. Pour jouir de la prime, les demandes de » conversion devront être souscrites du 10 au 25 du » même mois, avec dépôt des titres contre récépissé » provisoire, soit dans les bureaux de la Compagnie » des Mines, à Paris ou à Lyon, soit entre les mains » de MM. Lombard Odier et Ce, banquiers à Genève » La souscription sera close dans chaque place le 25 » août à trois heures du soir.

» Art. 4. La remise des nouveaux titres contre les » anciens et le paiement de la prime auront lieu à par- » tir du 15 octobre prochain, à Paris, à Lyon et à Ge- » nève, conformément à l'indication qui en aura été » donnée dans les demandes de conversion.

» Art. 5. Il sera créé également :

» 1° Pour la conversion des 1,094 obligations res- » tant en circulation sur l'emprunt de la Compagnie » des Mines-Réunies et sur l'emprunt particulier du » 7 mai 1846;

» 2° Pour le remboursement des 457 obligations » provenant de l'amodiation du canal de Givors;

» 3° Pour le remboursement des obligations de l'em- » prunt des mines de la Loire afférentes aux amortis- » sements du 1er février 1852 et du 1er février 1853.

» 4° Et enfin, pour les frais divers qu'entraînera » l'opération, un nombre suffisant d'obligations nou- » velles en tout semblables à celles désignées en l'ar- » ticle 1er.

» Les conditions auxquelles ces obligations seront » offertes par préférence aux créanciers et porteurs » d'obligations desdits emprunts, seront déterminées » ultérieurement par le Conseil. »

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 12 AOUT 1852.

« Le Conseil,

» Vu sa délibération du 29 juillet 1852, relative à la » conversion des divers emprunts de la Compagnie,

» Arrête ce qui suit :

» Le quart des bénéfices nets, après liquidation de » tous frais généraux et particuliers, intérêts et an- » nuités des emprunts, et après le prélèvement d'un » dividende annuel de 50 fr. par action de la Compa- » gnie, sera, au plus prochain tirage qui suivra le » paiement du dividende, employé à l'amortissement » d'un nombre proportionnel des obligations créées en » vertu de la délibération de l'assemblée générale du » 31 mars 1852 et de la délibération du Conseil du 29 » juillet suivant.

» Les obligations ainsi amorties, en dehors des pres- » criptions annuelles du tableau d'amortissement, se- » ront imputées sur les derniers tirages.

» Le Conseil arrête également, pour compléter les » dispositions relatives à la conversion :

» ARTICLE PREMIER. Le nombre des obligations à » créer pour la conversion des divers emprunts, les » remboursements et les frais désignés dans l'art. 5 de » la délibération du 29 juillet dernier, est fixé à dix- » huit mille.

» Sur les 18,000 obligations créées, le Conseil n'en » émettra, au fur et à mesure des besoins, que le » nombre nécessaire pour accomplir l'opération de la » conversion.

» La conversion terminée, les obligations non émises » resteront à la souche et ne pourront être négociées » sans une autorisation préalable de l'assemblée gé- » nérale des actionnaires. »

Telles sont, Messieurs, les mesures qui ont été prises par le Conseil, dans la limite des pouvoirs que vous lui avez conférés.

La prime de 100 fr. que nous avons allouée à chacune des obligations anciennes converties est destinée à compenser, pour les porteurs des nouvelles obligations, la diminution de leurs chances dans les tirages qui donnent droit au remboursement avec prime de 250 fr; et l'avantage nouveau que nous avons offert à nos prêteurs est celui qui résulte naturellement, d'abord de l'uniformité des titres, et ensuite de la permanence qu'un emprunt à longue échéance garantit au placement de leurs capitaux. Nous étions convaincus que cet avantage, basé tout entier sur la confiance qu'inspire l'avenir de notre Compagnie, suffirait pour assurer le succès de l'opération dans des limites convenables.

Nos prévisions se sont réalisées.

Vous trouverez dans le bilan les résultats de la conversion au 31 décembre. Nous constaterons ici que, à ce jour, elle a été appliquée à 9,646 obligations appartenant à nos divers emprunts, et qu'il ne reste plus en circulation que 4,731 obligations de l'emprunt principal de 1845 et 1847, 160 du Canal et 508 de la Compagnie des Mines-Réunies.

En échange des anciennes obligations qui ont été converties, nous avons prélevé 10,864 obligations du nouvel emprunt qui, aux termes de la décision du Conseil dont il vous a été donné lecture, comporte une émission de 18,000 obligations.

Si, comme il y a tout lieu de l'espérer, la conversion se complète aux conditions déjà obtenues, elle n'absorbera pas les 18,000 obligations qui lui ont été éventuellement consacrées, et nous laissera un reliquat qu'il est impossible de déterminer d'avance.

Nous n'avons pas, d'ailleurs, à nous préoccuper des délais dans lesquels pourra s'opérer le complément de la conversion, et, au besoin, nous pourrions attendre qu'il se fit progressivement par la rentrée des anciennes obligations, non converties, dont les tirages annuels amèneront le remboursement.

Dès à présent, nous devons considérer l'opération comme assurée par cela seul que le remboursement ne peut plus s'appliquer qu'à une proportion restreinte des anciennes obligations. Il nous sera toujours facile de trouver, soit dans notre fonds de roulement, soit dans l'émission progressive de notre nouvel emprunt, les ressources nécessaires pour faire face à ces remboursements.

Cependant, l'achèvement de la conversion devant avoir pour résultat de simplifier la comptabilité et le service de notre dette, nous nous réservons de l'accorder aux porteurs d'anciennes obligations qui en feront la demande, toutes les fois qu'elle pourra se réaliser à de bonnes conditions.

Les circonstances dans lesquelles se complétera l'opération ne pouvant pas être prévues avec certitude, comme il importe que nous puissions profiter de toutes les occasions favorables pour préparer les ressources nécessaires, soit aux échanges successifs, soit aux remboursements annuels des anciennes obligations non converties, nous vous demandons de donner au Conseil la faculté d'émettre le nombre d'obligations qu'il jugera nécessaire, sans attendre les échéances de remboursement des anciens emprunts, et d'attribuer au fonds de roulement le reliquat que pourra donner leur émission, en sus des besoins de la conversion.

Travaux neufs.

Nous devons vous entretenir d'une mesure importante prise par le Conseil relativement aux travaux neufs, destinés, soit à améliorer par la centralisation les anciennes exploitations, soit à nous mettre en mesure de suivre la consommation dans ses développements, par l'établissement de nouvelles exploitations.

Jusqu'ici, vous le savez, nous avions prélevé sur les bénéfices de chaque exercice annuel la totalité des dé-

Compagnie des

ACTIF.

RÉSUMÉ DU BILAN

Rubrique	Article	Détail	Sous-détail	Montant	Totaux	c.
1re PARTIE. — CAPITAL SOCIAL.						
	1° Droits de concessions, de tréfonds et d'exploitation, actions de diverses natures et propriétés immobilières composant les apports représentés par l'émission de 71,165 actions				*Mémoire.*	
	2° Droits de concessions, de tréfonds et d'exploitation, et actions de diverses natures payés contre argent moyennant			9,151,921 23	14,084,616	53
	3° Propriétés immobilières payées contre argent			527,508 78		
	4° Propriétés immobilières acquises pour le service des hospices			255,106 90		
	5° Travaux neufs exécutés dans les mines			490,305 90		
	6° Droit à l'exploitation du canal de Givors			3,287,329 »		
7° Comptes de premier établissement.	Frais de constitution de la Société		330,073 60	372,444 72		
	Mobiliers	du bureau de Paris	3,861 »			
		du bureau de Lyon	3,022 65			
		du bur. de St-Étienne	4,360 47			
		des hospices	31,127 »			
			42,371 12			
8° Comptes soumis à un amortissement.	Établissement de la machine Warocquié			95,000 »	5,432,097	15
	Bateau à vapeur *le Tonnant*			100,000 »		
	Construction des bureaux de Saint-Étienne			13,334 »		
	Dépenses pour travaux neufs, cte nouv. crédit de 2,000,000 fr.			261,013 97		
	Primes annuelles des obligations			4,079,319 11		
	Frais de conversion			883,430 07		
					19,516,713	68
2e PARTIE. — EXPLOITATION ET FONDS DE ROULEMENT.						
Marchandises	Charbons sur plâtres			499,977 45	553,598	70
	Cokes en magasin			50,310 20		
	Charbons en magasin, aux ateliers de lavage			3 311 05		
Approvisionnemens	Magasin d'approvisionnement	1re division	135,837 50	329,902 52	389,972	92
		2e division	171,766 17			
		du Chambon	9,984 45			
		de Givors	12,324 40			
	Chevaux	1re division	27,040 40	60,070 40		
		2e division	33 030 »			
Créances de l'exploitation.	Débiteurs pour charbons livrés			2,359,327 92	3,363,043	77
	Débiteurs pour dividendes des annexes			327,529 59		
	Débiteurs divers en comptes courants			466,614 46		
	Avances sur redevances de tréfonds			160,788 77		
	Loyers dus à la Compagnie			28,371 09		
	Entrepreneurs de transports			3 050 76		
	Exploitations annexes (Grezieux)			17,361 18		
Créances sur diverses compagnies.	Compagnie des Mines de Rive-de-Gier			199,266 19	339,266	19
	Compagnie du Chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, pour prix d'une fraction de la concession de Terre-Noire			140,000 »		
Valeurs de portefeuille.	Inscription de 480 fr. de rente 3 0/0			9,203 50	63,321	98
	Actions du comptoir national de Lyon			1,000 »		
	Actions de la compagnie des bateaux dits *les Gondoles*			2,850 »		
	157 actions de la Compagnie en portefeuille			50,268 48		
Valeurs disponibles.	Solde à recouvrer du produit de l'émission de 1449 obligations nouvelles			468,133 95	3,216,427	11
	St-Étienne	Caisse	108,807 06	650,013 09		
		Portefeuille	369,095 46			
		Comptoir de la Banque	45,993 07			
		Balay frères	71,611 45			
		Girerd et Nicolas	46 897 40			
		Palluat	16.608 65			
	Lyon	Caisse et portefeuille	914,780 45	1,019,428 99		
		Marius Cote et Cie	104,377 69			
		Galline et Cie	270 85			
	Paris	Banque de France	176,313 10	1,050,545 08		
		Loignon et Cie	536,882 92			
		Donon, Aubry, Gauthier et Ce	246,349 06			
		Bons du Trésor	100,000 »			
	Mulhouse	Comptoir national		10,000 »		
				Total général	27,442,344	35

Mines de la Loire.

AU 31 DÉCEMBRE 1852. PASSIF.

	1re PARTIE. — CAPITAL SOCIAL.			
	1° Apport des actionnaires représentés par 71,165 actions			
2° Emprunts.	Emprunts 1845 et 1847, représentés au 31 décembre 1852, par 5,285 obligations de 1,250 fr. soit	6,606,250 »	*Mémoire.*	
	Emprunt des mines réunies, par 508 oblig. de 1,250 fr., soit	635,000 »		
	Emprunt convertis en 1852, par 10,340 obl. de 1,250 fr., soit	12,925,000 »	20,166,250	»
3° Sommes capitalisées.	Amortissements des emprunts de la Compagnie de 1847 à 1851 inclusivement	1,511,374 11		
	Compte de garantie de l'emprunt	135,045 82		
	Compte de réserve	359,382 36	2,005,802	29
			22,172,052	29
	2e PARTIE. — EXPLOITATION et FONDS de ROULEMENT.			
Règlements de divers comptes.	Redevances	235,673 64		
	Loyers à payer	66,737 48		
	Entrepreneurs de transports	32,859, 29		
	Fournisseurs	146,557 74	2,295,586	95
	Billets à payer	618,327 70		
	Exploitations annexes	199,896 09		
	Créanciers divers en comptes courants	995,434 11		
Dettes diverses.	Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon	1,000,000 »		
	Solde de l'emprunt de la Compagnie de Villars	41,000 »		
	Compte de dépôts	240,036 30	1,483,036	30
	Porteurs d'obligations du Canal de Givors (202 obligations, soit à 1,000 francs)	202,000 »		
Balance représentant	l'ensemble des bénéfices de l'année 1852	2,559,143 81		
	Dont il faut déduire la somme répartie entre les actionnaires pour le dividende du 1er semestre 1852, à raison de 15 fr. par action	1,067,475 »	1,491,668	»
	Net, disponible au 31 décembre 1852	1,491,668 81		
			27,442,344	35

RÉSUMÉ DU COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

Pour l'année 1852.

DÉBIT.

		Détail	Total
FRAIS GÉNÉRAUX D'ADMINISTRATION.	Jetons de présence.	6,739 70	
	Administration et direction des mines, et frais des bureaux de Paris, Lyon et St-Étienne.	115,192 80	
	Frais de voyages	7,677 »	163,014 50
	Frais divers.	27,146 67	
	Frais de négociation du portefeuille.	7,158 33	
FRAIS COMMUNS D'EXPLOITATION.	Impôt des mines par prévision.	60,000 »	
	Impôt foncier.	1,797 87	
	Loyers ordinaires.	53,611 60	
	Réparations immobilières.	38,648 83	
	Entretien et réparations extraordinaires.	3,219 80	221,881 42
	Indemnités aux propriétaires de surface.	46,945 26	
	Frais de procès et de défense.	16,497 09	
	Magasin d'approvisionnement de Givors.	685 45	
	Compte d'équipages.	477 52	
Frais de réception du Président de la République, à son voyage à St-Étienne, les 18 et 19 septembre.		. . . . . .	20,404 45
SECOURS GRATUITS.	Entretien des fondations en faveur des ouvriers.	37,257 08	
	Subvention pour insuffisance des caisses de secours.	40,378 94	
	Secours donnés à des ouvriers.	9,499 45	100,204 12
	Charbons donnés aux indigents.	1,872 05	
	Célébration de la fête du 15 août et de la Ste-Barbe, le 4 décembre.	11,196 60	
INTÉRÊTS DES EMPRUNTS ET INTÉRÊTS DIVERS.	Intérêts sur les obligations de la Compagnie.	326,225 »	
	Intérêts sur les obligations de la C[ie] des Mines réunies.	27,350 »	
	Intérêts sur les obligations du canal de Givors.	4,200 »	394,138 94
	Intérêts sur le million dû en compte courant au chemin de fer de St-Étienne à Lyon.	30,000 »	
	Intérêts divers.	6,363 94	
Prix du bail du canal de Givors.		. . . . . .	105,000 »
AMORTISSEMENT SUR DIVERS COMPTES.	Établissement de la machine Warocquié.	4,932 15	
	Constructions des bureaux de St-Étienne.	1,333 »	
	Redevances Basset et Boissonnas.	4,000 »	
	id. Rulland-Palle.	8,750 »	
	id. Héritiers Vallon.	6,000 »	52,540 43
	id. Revel.	3,157 88	
	id. Thiolière du Treuil.	18,022 86	
	id. A. Neyron	4,344 54	
	id. Brunier frères.	2,000 »	
BALANCE représentant :	1° Le solde des bénéfices du 1[er] Semestre 1852.	5,139 70	
	2° Les bénéfices du 2[e] semestre 1852.	1,486,529 11	1,491,668 81
			2,549,752 67

CRÉDIT.

Bénéfices bruts de l'exploitation des mines	1,744,285 86
Produits de la carbonisation	3,558 01
Produits des usines d'agglomérés.	21,179 47
Produits de divers entrepôts	26,822 37
Produits des redevances appartenant à la Compagnie	89,067 16
Participation de la Compagnie dans diverses exploitations	33,929 62
Produits de l'exploitation du bail du canal de Givors	113,850 72
Produit de l'exploitation du chemin de fer du Cluzel	3,664 55
Produits divers	508,055 21
Solde des bénéfices du 1[er] semestre 1852, non réparti	5,139 70
	2,549,752 67

penses consacrées aux travaux neufs pendant chacun de ces exercices. Ce système avait pour effet de mettre complétement à la charge du présent des améliorations dont les avantages se répartissent sur un long avenir. Il en résultait que nous devions procéder avec une sage lenteur à ces améliorations, pour ne pas leur faire absorber une part trop considérable de nos bénéfices. Nous constaterons, d'ailleurs, que cette considération ne nous a jamais fait ajourner les dépenses dont l'utilité nous était démontrée, et, pour justifier cette allégation, il nous suffira de rappeler que, du 1er janvier 1848 au 31 décembre 1851, c'est-à-dire pendant quatre années d'une crise industrielle qui avait restreint de près d'un tiers notre production, nous avons, en dehors des dépenses inhérentes à l'amélioration des travaux ordinaires de l'exploitation, consacré une somme de 695,000 fr. à la construction de grands appareils d'épuisement, au creusement ou à la réinstallation de divers puits. Cette dépense a absorbé près de 15 0/0 de nos bénéfices, et elle aurait certainement pu être ajournée sans danger pour la consommation, aux besoins de laquelle suffisaient largement les moyens de production qui existaient en 1847.

Pendant les sept années d'existence que compte notre Compagnie, c'est-à-dire du 1er janvier 1846 au 31 décembre 1852, l'ensemble des sommes affectées aux travaux neufs s'est élevé à 1,462,804 fr. 41 c. Nous le porterions à près de 2 millions, si nous y comprenions les dépenses de prévoyance que nous avons imposées pendant longtemps à notre compte d'exploitation, pour conserver en bon état des travaux momentanément abandonnés et pouvoir, ainsi que nous l'avons fait, leur rendre instantanément l'activité, le jour où leurs produits seraient de nouveau demandés par la consommation. Il suffit, Messieurs, de poser de pareils chiffres, pour démontrer que notre Compagnie s'est avant tout préoccupée, même au milieu des circonstances si difficiles qui sont venues la surprendre au début de sa carrière, d'assurer le bon aménagement de la richesse houillère et de rendre ainsi ses propres intérêts solidaires de l'intérêt public.

La mesure que nous avons adoptée, en ce qui concerne les travaux neufs, n'est que la conséquence de ces principes. Nous avons pensé que le premier usage à faire de la prospérité qui nous est enfin revenue était de compléter le vaste système d'exploitation sur les bases duquel doit être assise, pour un long avenir, la prospérité de notre Compagnie. Nous avons décidé, en conséquence, qu'une somme de 2 millions serait employée à compléter les appareils d'épuisement et d'extraction nécessaires pour centraliser les exploitations encore morcelées et porter leurs travaux aux plus grandes profondeurs, comme aussi pour créer de nouvelles et importantes exploitations.

Ces travaux nous permettront de suivre la consommation dans tous les développements qu'elle pourra prendre. Ils auront en outre pour résultat d'assurer le complet enlèvement des richesses houillères qui avaient été compromises, avant l'organisation de la Compagnie, par l'impuissance ou par les désordres du morcellement, et d'y ajouter celles que recèlent les immenses régions, encore vierges, des bassins de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier, dont l'exploitation exige les puissantes ressources de l'association.

Au nombre des travaux entrepris se trouve le creusement d'un puits d'exploration destiné à descendre, dans le bassin de Saint-Étienne, à la profondeur de 600 mètres, et plus peut-être, pour résoudre un problème géologique de la plus grande importance, car si sa solution est conforme aux prévisions des savants ingénieurs dont nous avons suivi les conseils, les richesses de la Compagnie, déjà immenses, seront probablement doublées, et leur exploitation se fera au double point de vue de l'extraction et de la vente, dans les conditions les plus économiques que puisse offrir le bassin houiller de la Loire, car nous aurons alors, sur un vaste périmètre, des couches complétement intactes, à l'aménagement desquelles nous pourrons appliquer, sans être gênés par d'anciens travaux, toute la puissance de la centralisation.

Le crédit de 2 millions ouvert aux travaux neufs comporte également la construction de nouveaux ateliers pour notre fabrication de coke, dont les produits pourront suffire à tous les besoins d'une consommation qui se développe dans des proportions plus rapides encore que celle des charbons naturels.

Pendant que s'exécuteront ces grands travaux, qui ont un caractère d'utilité immédiate, nous ferons poursuivre et compléter l'étude de divers projets destinés à préparer tous les développements qui peuvent être réservés, dans l'avenir, à la prospérité de notre industrie.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter qu'avant d'autoriser la réalisation des plans qui avaient été préparés par nos ingénieurs et qui, par leur nature et leur importance, intéressent à un si haut degré l'avenir de la Compagnie, nous les avons soumis dans leur ensemble et dans leurs détails au contrôle d'hommes spéciaux, qui ont donné à ces plans la sanction de leur expérience. Un des professeurs distingués de l'École impériale des mines, M. Callon, a bien voulu, sur la demande du Conseil, faire à cette occasion une inspection très-détaillée de toutes nos exploitations. Le rapport qu'il nous a adressé exprime sa complète approbation de la direction imprimée à nos travaux.

Vous comprendrez, Messieurs, que l'extension donnée à nos travaux neufs ne nous permettait pas de maintenir le système en vertu duquel leurs dépenses étaient chaque année prélevées sur les bénéfices. Nous avons, en conséquence, décidé que ces dépenses seraient soumises à des amortissements de 5, 10, 15 et 20 années, qui ont été établis d'après la durée plus ou moins grande des résultats que doivent donner les travaux à exécuter.

Nous ne nous sommes pas bornés à compléter la bonne organisation et le développement de nos exploitations ; nous en avons agrandi la sphère par deux autres mesures également très-importantes.

Résiliation de l'amodiation de la Tardiverie.

L'une de ces mesures a consisté à faire cesser, depuis le 1er janvier 1853, l'amodiation par suite de laquelle le vaste et riche périmètre de la Tardiverie avait été temporairement détaché de notre concession de Terre-Noire. En devançant ainsi l'époque à laquelle la Compagnie devait naturellement rentrer dans la jouissance de ses droits de propriété, nous avons pu étendre immédiatement à cette importante exploitation les travaux d'avenir que nous exécutons dans le bassin de Saint-Étienne, et nous donner de nouvelles ressources pour satisfaire aux demandes des consommateurs.

Le Conseil, usant des pouvoirs dont il est investi par l'art. 8 des statuts, a délivré 1,150 actions à l'amodiataire de la Tardiverie, pour les diverses compensations qui lui étaient dues. Le chiffre total des actions, qui était de 71,165, se trouvera ainsi élevé à 72,315.

Usines pour l'agglomération des charbons.

La seconde des mesures que nous avons mentionnées a rendu la Compagnie propriétaire des vastes usines créées à Saint-Étienne et à Givors, par M. Marsais, pour la fabrication des gros charbons artificiels ou charbons agglomérés. Cette industrie, pour la création de laquelle plusieurs compagnies houillères ont fait de coûteux essais, a été poussée par M. Marsais à un degré de perfectionnement qui ne saurait être contesté, car l'écoulement de ses produits prenait un accroissement rapide, qui, depuis plus de deux ans, n'avait d'autres limites que les moyens de production. Ainsi développée, l'agglomération des charbons devenait, comme la fabrication des cokes, un élément direct de l'exploitation, à laquelle elle offrait un débouché pour les charbons menus, dont la proportion dépasse toujours les besoins de la consommation. Elle ne pouvait d'ailleurs rester en dehors de la Compagnie sans laisser une lacune considérable dans le système par lequel nous nous sommes efforcés d'établir des rapports directs entre la Compagnie et les grands consommateurs.

Nous avons, en conséquence, fait avec M. Marsais un traité en vertu duquel il nous a transmis la propriété de ses usines et la jouissance exclusive de ses brevets et de ses procédés, en nous assurant le concours de son expérience.

Réalisation des valeurs en portefeuille.

Pour subvenir aux charges nouvelles qui nous étaient imposées par le développement de nos travaux neufs et par notre traité avec M. Marsais, comme aussi pour laisser à notre fonds de roulement les ressources ordinaires dont il a besoin, il nous a suffi de réaliser une partie des valeurs que nous gardions en portefeuille en attendant l'occasion d'en faire un emploi utile. Nous avons, à cet effet, vendu les obligations qui nous avaient été données par la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, en paiement du chemin de fer de Montrambert, et nous avons transféré à M. Marsais ou vendu une partie des actions de notre Compagnie, à l'achat desquelles nous avions précédemment consacré nos ressources disponibles.

La réalisation de ces valeurs s'est faite, surtout comparativement à leur prix d'apport ou d'achat, dans des conditions avantageuses.

Il nous reste encore 157 actions de notre Compagnie. Vous remarquerez que nous leur avons conservé, dans le bilan du 31 décembre 1852, leur prix moyen d'achat, soit 320 fr., et que, par conséquent, elles pourront nous donner un boni important lorsque le moment sera venu de les réaliser.

Grève à Rive-de-Gier.

Nous devons constater que si l'année 1852 a fait des bénéfices assez notables en dehors des services ordinaires de l'exploitation, elle a eu aussi à subir des charges accidentelles qui, nous devons l'espérer, ne se renouvelleront pas. Elle a notamment supporté, dans le bassin de Rive-de-Gier, une grève d'un mois qui a diminué ses bénéfices de plus de 200,000 fr.

Tout en déplorant profondément cette grève, nous avons dû, dans l'intérêt même des ouvriers, maintenir avec fermeté les principes d'autorité contre les mauvaises passions qui s'efforçaient de nous ramener aux aberrations et aux désordres de 1848. Nous avons fait connaître au Gouvernement l'origine et les conséquences des prétentions inacceptables contre lesquelles nous avions à lutter.

Il y a lieu d'espérer que cette pénible épreuve aura pour longtemps frappé de discrédit les agents du désordre, et que nos ouvriers ne sacrifieront plus à de coupables provocations la confiance dont ils sont animés envers la Compagnie, toutes les fois qu'on les abandonne à l'intelligent entraînement de leurs véritables intérêts. Nous avons été heureux de voir cette confiance se produire depuis la grève avec un retentissement qui a fait solennelle justice des calomnies de nos adversaires, lorsque nous avons réuni autour de nous plusieurs milliers d'ouvriers, pour faire à l'Empereur la réception qu'il a bien voulu accepter de la part des exploitants, à son passage dans le département de la Loire.

Projet de fusion avec la Compagnie de la Grand'-Combe.

Nous n'avons point encore à vous annoncer, Messieurs, l'accomplissement définitif des projets auxquels vous avez donné votre sanction dans l'assemblée générale extraordinaire du 16 novembre dernier, et qui ont pour but de fusionner les Compagnies houillères de la Loire et de la Grand'-Combe. Conformément à votre décision et aux prescriptions du décret du 23 octobre 1852, nous avons soumis ces projets à la ratification du Gouvernement, en mettant à sa disposition tous les éléments d'information qui peuvent l'éclairer sur le but et sur les conséquences de la fusion.

Vous ne vous étonnerez pas des retards qu'éprouve la solution d'une grande question industrielle à laquelle se rattachent de très-nombreux intérêts et qui présente des combinaisons nouvelles.

Quant à nous, convaincus d'avoir pris l'initiative d'une organisation qui n'est, pour l'industrie houillère, que l'application naturelle et utile des féconds principes d'association que le Gouvernement a si largement introduits dans d'autres industries, nous attendons avec confiance le résultat des études auxquelles sont soumises nos propositions. Nous suivons en même temps les négociations relatives à la constitution de notre Compagnie en société anonyme.

Développement de la production et des ventes.

Vous apprendrez avec satisfaction, Messieurs, que notre mouvement industriel et commercial a pris, depuis l'assemblée générale de novembre, des développements considérables.

Après avoir hésité pendant quelques mois, l'industrie métallurgique a tout à coup repris son essor, et nous avons vu se rallumer à la fois toutes les forges, tous les hauts fourneaux éteints depuis 1848, dans les départements de la Loire, du Rhône, de l'Isère, de l'Ardèche, etc. Notre production, à laquelle il a fallu si longtemps chercher des débouchés sur les marchés

des autres bassins houillers, peut à peine suffire, aujourd'hui, aux besoins de la consommation dans la sphère directe de nos ventes. L'amélioration du prix de tous les produits et de toutes les marchandises a naturellement réagi, dans des proportions d'ailleurs modérées, sur le commerce des charbons.

Les propriétaires et directeurs de nombreuses usines que nous alimentons apprécient pleinement les avantages qui résultent pour eux de la régularité que la Compagnie assure à leurs approvisionnements, et ils comprennent que les puissantes ressources de la centralisation peuvent seules leur donner, sous ce rapport, la sécurité dont ils ont le besoin le plus absolu.

Pénétrés de la communauté de nos intérêts avec ceux des industriels, nous nous sommes empressés de donner à ces derniers, par des marchés, les facilités et les garanties nécessaires pour s'avancer hardiment dans la voie qui vient de s'ouvrir pour eux. Nous recueillons ainsi, en le faisant partager aux consommateurs, le fruit des sacrifices que nous avons faits pour tenir nos exploitations en état de reprendre instantanément toute leur activité lorsqu'arriverait l'heureuse réaction que nous avons si longtemps attendue. Si, comme on doit l'espérer, la prospérité générale se maintient et se développe, elle rendra aussi immédiatement productifs les grands travaux d'avenir dont nous avons indiqué le but et annoncé l'exécution.

Aux éléments de progrès que nous avons déjà signalés, s'ajoutera bientôt l'achèvement des chemins de fer qui doivent nous mettre en communication facile avec de grands foyers de consommation aujourd'hui presque inabordables pour nous. Bientôt, en effet, Saint-Étienne sera le centre d'un vaste réseau de voies ferrées qui, rayonnant sur les bassins du Rhône, de la Saône, de la Loire, ainsi que sur les frontières sarde et helvétique, se rattachera à toutes les grandes lignes de France. Cette heureuse transformation de nos moyens de transport, jusqu'à ce jour si imparfaits et si coûteux, recevra sans doute prochainement une puissante impulsion par la mise à exécution d'un projet qui a pour but de fusionner et de mettre dans les meilleures conditions de viabilité les trois chemins de fer qui traversent notre bassin houiller, de Lyon à Andrézieux et à Roanne. Nous nous sommes fait un devoir de concourir, autant qu'il dépendait de nous, à l'organisation de cette entreprise, qui intéresse au plus haut degré le département de la Loire tout entier, en même temps que notre Compagnie.

Le développement et l'activité qui vont être ainsi donnés à nos voies de transport, en outre des facilités qu'ils offriront à notre commerce, nous apporteront le bénéfice direct d'une consommation de coke qui, déjà très-considérable, promet de devenir l'un des principaux éléments de notre prospérité. Aussi faisons-nous chaque jour de nouveaux efforts pour améliorer la qualité du coke, soit en appliquant à nos ateliers toutes les innovations dont l'expérience démontre les avantages, soit en substituant aux appareils imparfaits, aujourd'hui en usage, de puissantes machines qui rendront complète, par le lavage, l'épuration des charbons employés à la fabrication des cokes spécialement destinés aux chemins de fer et à certaines usines métallurgiques.

Emploi des bénéfices.

Il nous reste, Messieurs, à vous soumettre nos propositions pour l'emploi des bénéfices de l'exercice 1852.

La balance de ces bénéfices, après déduction de divers amortissements, est, ainsi que nous l'avons établi, de 2,559,143 81

Sur cette somme il a été prélevé et appliqué à une répartition partielle de dividende, pour le premier semestre, à raison de 15 fr. par action, 1,067,475 »

Le solde disponible au 31 décembre était donc de 1,491,668 81

Ce solde, réparti sur 71,165 actions, représente 20 fr. 96 c. par action.

Nous pourrions donc distribuer un dividende supplémentaire de 20 fr. Cependant nous vous proposons de ne répartir que 19 fr. par action, soit 1,352,135 fr., ce qui portera le dividende de l'année à 2,419,610 fr., soit 34 fr. par action.

Il nous restera ainsi une somme de 139,533 fr. 81 c. Nous vous demandons de prélever sur cette somme 80,000 fr. pour le compte de réserve et de prévoyance, et de laisser le surplus, soit 59,533 fr. 81 c., au compte de profits et pertes, pour l'ajouter aux bénéfices de l'exercice 1853.

En répartissant ainsi les bénéfices de l'exercice 1852, nous avons voulu tenir compte du caractère spécial qu'ont eu quelques-unes des recettes, et faire participer, soit le compte de réserve, soit l'exercice 1853, dans de justes proportions, aux produits de la conversion et à celui des valeurs de portefeuille que nous avons réalisées. Sans doute, ces produits pourraient être considérés, pour l'exercice 1852, comme une juste compensation des charges exceptionnelles qu'il a supportées, notamment par suite de la grève. Mais nous sommes convaincus que ce nouvel exemple de la libéralité avec laquelle vous faites la part de l'avenir, dans vos bénéfices, contribuera puissamment à affermir et à développer le crédit de la Compagnie.

Réorganisation de la délégation.

Un des trois membres du Conseil, que nous avions délégués pour l'organisation et l'administration de la direction locale, M. Imbert, ayant été appelé à diriger une entreprise de navigation et de transports dans laquelle nous aurons encore avec lui des rapports utiles, n'a pas cru devoir conserver, parmi nous, des fonctions auxquelles il n'était plus libre d'apporter l'assiduité dont il a fait preuve pendant plusieurs années. Nous avons dû, en conséquence, reconstituer la délégation; et, comme nos divers services avaient été progressivement centralisés et organisés de manière à faciliter et à régulariser leur marche, nous avons pu substituer à la délégation collective, qui avait été nécessaire, dans le principe, pour préparer cette centralisation, l'unité de direction, dans laquelle nous trouverons à la fois des éléments d'économie et des garanties de force et de responsabilité.

Renouvellement partiel du Conseil.

La retraite de M. Imbert ayant laissé une place vacante dans le Conseil, nous avons nommé provisoirement, pour le remplacer, M. Ant. Neyrand, notre ancien collègue, dont le retour au milieu de nous sera un nouveau gage des bons rapports qui existent entre notre Compagnie et les autres industries locales.

Nous avons eu à regretter la retraite de deux autres membres du Conseil, MM. de Bousquet et Paul Benoist-d'Azy, auxquels d'autres engagements ne permettaient plus de consacrer à vos intérêts l'incessante sollicitude dont ils s'étaient fait un devoir.

Nous avons provisoirement nommé, pour les remplacer, M. Basset, qui a apporté au Conseil le concours d'une expérience acquise dans les fonctions spéciales dont il a été long-temps investi à St-Etienne, et M. le vicomte Benoist-d'Azy, que vous aviez vu avec regret cesser de prendre part à votre administration, et dont la rentrée dans le Conseil contribuera puissamment à affermir les liens qui unissent notre Compagnie à toutes les grandes entreprises dans lesquelles il a une si large part d'intérêts et d'influence.

Les nominations provisoires, faites par le Conseil, de M. Basset en remplacement de M. de Bousquet, et de M. le vicomte Benoist-d'Azy en remplacement de M. Paul Benoist-d'Azy fils, seront soumises à votre ratification.

M. A. Neyrand succède à un administrateur qui devait être soumis cette année à la réélection, conformément à l'art. 15 des statuts; la ratification de sa nomination provisoire se confondra avec cette réélection, qui s'appliquera également à MM. Adrien Delahante et Du Rosier.

Commission de comptabilité.

Vous aurez à nommer la Commission qui sera chargée de vérifier les comptes de 1853.

Tirage des obligations des anciens emprunts.

Nous procéderons enfin au tirage des numéros des trois séries de notre ancien emprunt, qui, dans les conditions antérieures à la conversion, sont remboursables au 1er février 1854. Il est bien entendu que, pour la régularité de l'opération, les obligations converties prendront part au tirage, et que celles qui sortiront se trouveront annulées.

Le tirage doit comprendre :

1° 142 obligations de la 1re série.
2° 23 id. de la 2e id.
3° 326 id. de la 3e id.

Total. . 491

EN RÉSUMÉ.

Nous soumettons à votre sanction les résolutions suivantes :

Résolutions soumises à l'assemblée générale.

1° Approbation des comptes de l'exercice 1852;

2° Répartition, pour l'année, d'un dividende de 34 fr. par action, soit 2,419,610 fr. sur la somme de 2,559,143 fr. 81 c. représentant les bénéfices de l'exercice 1852;

3° Mise au compte de réserve et de prévoyance d'une somme de 80,000 fr.;

4° Maintien au compte de profits et pertes d'une somme de 59,533 fr. 81 c.;

5° Autorisation donnée au Conseil d'émettre, lorsqu'il le jugera opportun, la totalité des obligations nouvelles et d'attribuer au fonds de roulement le reliquat que pourra produire leur émission en sus des besoins de la conversion.

6° Vote sur la nomination provisoire faite par le Conseil de M. Basset et de M. le vicomte Benoist d'Azy, comme administrateurs, en remplacement, le premier, de M. de Bousquet, le second, de M. Paul Benoist d'Azy fils, démissionnaires;

7° Nomination de trois membres, en remplacement de MM. Neyrand, Adrien Delahante et Du Rosier, administrateurs sortants et rééligibles;

8° Nomination de la commission de comptabilité;

9° Tirage au sort de 491 obligations des anciens emprunts, remboursables au 1er février 1854.

Extrait du procès-verbal de l'Assemblée générale, résumant les résolutions prises par l'Assemblée.

La feuille de présence constate le concours de 97 actionnaires représentant soit par eux-mêmes, soit en vertu de pouvoirs dont ils ont fait le dépôt, 22,517 actions et ayant droit à 570 voix.

L'assemblée est déclarée régulière conformément à l'art. 22 des statuts.

Elle se constitue définitivement sous la présidence de M. Jayr, président du Conseil d'administration.

M. le président appelle au bureau, pour remplir les fonctions de scrutateurs, les plus forts actionnaires présents.

En conséquence, le bureau est formé de :

MM. le vicomte Albéric Perrot de Chazelle et William Jackson, scrutateurs.

Et, en outre, de M. Guyot, secrétaire.

Lecture est donnée du rapport du Conseil d'administration sur la situation des affaires et les opérations de la Compagnie pendant l'année 1852.

Lecture est ensuite donnée par M. Ruffieux, au nom de la Commission nommée par les actionnaires dans l'assemblée générale du 31 mars 1852, pour la vérification des comptes de l'exercice courant, de leur rapport sur ces comptes.

Après cette lecture, M. Ruffieux fait connaître que M. Marin, ayant cessé d'être actionnaire de la Compagnie, ne peut plus faire partie de la Commission.

Quant à M. Neyrand, nommé provisoirement membre du Conseil, il cesse également de pouvoir remplir les fonctions de commissaire.

M. le président met aux voix les conclusions du rapport du Conseil d'administration :

1° Les comptes de l'exercice 1852 sont approuvés;

2° Le dividende de l'exercice 1852 est fixé à 34 fr. par action.

Le paiement provisionnel, effectué en octobre 1851, de 15 fr. par action pour le premier semestre, est approuvé.

Reste à distribuer 19 fr. par action pour solde du dividende de l'année.

3° La somme de 80,000 fr. est portée au compte de réserve et de prévoyance, conformément à l'art. 29 des statuts;

4° La somme de 59,513 fr. 81 c. est maintenue au compte de profits et pertes;

5° Autorisation est donnée au Conseil d'émettre,

lorsqu'il le jugera opportun, la totalité des obligations nouvelles, et d'attribuer au fonds de roulement le reliquat que pourra produire leur émission en sus des besoins de la conversion;

6° La nomination provisoire, faite par le Conseil, de MM. Basset et Benoist d'Azy père, en remplacement de MM. Bousquet et Paul Benoist d'Azy, démissionnaires, est approuvée;

7° MM. Neyrand, Adrien Delahante et du Rosier, administrateurs sortants, sont réélus membres du Conseil d'administration;

8° Sur la proposition d'un actionnaire, l'Assemblée vote par acclamation des remercîments à la Commission des comptes de 1852.

MM. Ruffieux, Félix Escoffier et Ract-Madoux sont nommés commissaires pour la vérification des comptes de l'exercice courant.

9° Reste à procéder au tirage au sort des obligations des anciens emprunts à rembourser le 1er février 1854.

M. le président annonce qu'à cause de l'heure avancée, le tirage aura lieu, conformément à l'art. 27 des statuts, le samedi 2 avril, heure de midi, en présence des membres du bureau et du public, au siége de la Société, à Paris, rue de la Victoire, 44.

Et ledit jour, 2 avril, à midi, annonces préalablement faites dans les journaux, il a été procédé à ce tirage, au siége de la Société, par MM. les membres du bureau, en présence du public.

Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

PROJET DE LOI

Relatif aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La loi du 8 juillet 1852 a autorisé le gouvernement à concéder directement le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et le canal latéral à la Garonne.

Le 24 août suivant, grâce à l'affermissement de la confiance publique et au développement du crédit, cette concession a été faite à des conditions plus avantageuses pour le Trésor que celles qui avaient été fixées par le cahier des charges annexé à la loi précitée; ainsi, la subvention fournie par l'Etat, qui pouvait s'élever jusqu'à 40 millions, ne sera que de 35 millions, et l'exécution des embranchements de Bayonne et de Perpignan a été imposée à la compagnie concessionnaire. La partie de la convention du 24 août 1852, relative à ces embranchements, engage d'une manière définitive la compagnie envers l'Etat, et subordonne l'engagement de l'Etat à la ratification du Corps législatif. Mais aux termes du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, les travaux publics sont autorisés par décrets rendus dans les formes des règlements d'administration publique, et l'approbation législative n'est plus nécessaire que pour les conditions financières qui intéressent le Trésor public.

C'est cette approbation que nous avons l'honneur de vous demander aujourd'hui, pour les engagements financiers qui résulteraient de la concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Voici quelques explications sur chacun des embranchements dont il s'agit :

La ligne de Bordeaux à Bayonne, classée en 1842 comme complément indispensable de la ligne de Paris à Bordeaux, est d'une importance politique incontestée.

Cependant, il a toujours été reconnu que ses produits ne seraient pas en rapport avec les dépenses qu'elle occasionnerait, et, dès lors, on n'a pas hésité à la ranger dans la catégorie de celles qui ne peuvent être exécutées sans le concours du Trésor.

Dès 1846, le gouvernement avait réclamé les crédits nécessaires pour commencer les travaux. La Commission de la Chambre des Députés s'était même montrée favorable à cette demande; mais la crise de 1847 obligea d'ajourner ce travail, et, depuis cette époque, les événements politiques n'ont pas permis de l'entreprendre.

Deux tracés se disputaient l'établissement de la ligne de Bordeaux à Bayonne; tous deux ont été l'objet d'études et d'enquêtes approfondies.

La convention du 24 août 1852, ainsi que le cahier des charges qui y est annexé, se conformant aux avis exprimés par les conseils et par les corps compétents, rejette le tracé *des vallées* et adopte celui des *grandes landes*, avec embranchement sur Mont-de-Marsan et sur Dax s'il y a lieu. Elle décide, en outre, que la ligne empruntera le chemin de Bordeaux à la Teste jusqu'à Lamothe.

Dans ce système, le chemin de Bordeaux à Bayonne présenterait, en y comprenant les deux embranchements indiqués, une longueur totale de 241 kilomètres, ainsi divisée :

Portion de Bordeaux à Lamothe (déjà construite)	40 kil.
Portion de Lamothe à Bayonne (à construire)	141 —
Embranchement de Dax et de Mont-de-Marsan.	60 —
TOTAL.	241 kil.

dont 201 à construire.

Le tracé des vallées présentait un développement total de 282 kilomètres.

Le tracé adopté offre donc des avantages considérables; on lui a reproché, avec raison, d'emprunter jusqu'à Lamothe un chemin construit dans de mauvaises conditions de viabilité, et d'aboutir, à Bordeaux, dans un quartier éloigné de la gare commune aux autres lignes. Mais la convention du 24 août a fait disparaître ces inconvénients; elle oblige, en effet, la compagnie à mettre en bon état les 40 kilomètres du chemin de la Teste, qui serviront de tête au chemin de Bayonne, et à construire un chemin de jonction entre les deux gares qui seront établies à Bordeaux.

Le chemin de Narbonne à Perpignan est destiné, comme celui de Bordeaux à Bayonne, à établir une voie de communication rapide entre la France et l'Espagne : l'un conduit à Madrid, à Cadix, dans tout le centre, le midi et l'ouest de riches pays; l'autre se dirige vers la Catalogne, cette province la plus riche et la plus industrieuse de la Péninsule.

La contrée à laquelle aboutit le chemin de Perpignan est déjà dotée de relations faciles avec les royaumes de Valence, de Murcie et d'Aragon. Des chemins de fer sont déjà construits ou concédés de Tarragone à Barcelonne, de Barcelonne à Martarell, de Barcelonne à Mataro et de Mataro à Anegut. On s'occupe en ce moment des moyens d'assurer l'exécution du chemin de fer de Barcelonne à la frontière de France. Il était donc nécessaire, et il est urgent d'ouvrir à cette ligne un prolongement sur le territoire français.

Le chemin de Narbonne à Perpignan a, en outre, des titres spéciaux à l'attention du Gouvernement et au concours du Trésor : il relie au réseau de nos chemins de fer la place de Perpignan et les forteresses du Roussillon; il met à la portée des malades les précieuses ressources médicales des établissements thermaux des Pyrénées-Orientales; il donne une importance nouvelle à Port-Vendres, qui présente, pour nos relations avec l'Algérie, une diminution de distance de vingt lieues sur le trajet d'Alger, et de vingt-cinq lieues sur celui d'Oran, comparativement au port de Toulon.

Le tracé du chemin de Narbonne à Perpignan a été soumis à des enquêtes, et a obtenu l'approbation unanime des commissions consultées; sa longueur totale, d'après les avant-projets, est de 64 kilomètres. Il ne présente aucune difficulté d'exécution; la dépense en est évaluée à 12 millions de francs pour une seule voie.

Les études faites par les ingénieurs de l'Etat évaluent les dépenses mises à la charge de la compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'exécution des chemins de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan, à 34,500,000 fr., savoir :

201 kilomètres à 105,000 fr. pour le chemin de Bordeaux à Bayonne, et les embranchements	21,100,000
Raccordement des deux gares à Bordeaux	1,200,000
Total pour Bordeaux à Bayonne.......	22,300,000
64 kilomètres à 190,640 fr., de Narbonne à Perpignan.........	12,200,000
Total général..........	34,500,000

D'après les études statistiques de M. l'auditeur au conseil d'Etat Jaban, les recettes brutes du chemin de Bayonne n'excéderaient pas 7,015 fr. par kilomètre.

Les frais d'exploitation ne sauraient être moindres, en raison des dépenses fixes, de 5,000 fr. par kilomètre,

Ce qui laisserait seulement 2,000 fr. par kilomètre, Ou, pour 201 kilomètres, 402,000 fr.

Les produits probables du chemin de Narbonne à Perpignan sont évalués à 12,670 fr. bruts par kilomètre.

Les frais calculés à 50 0/0 laisseraient un produit net de 6,335 fr. par kilomètre, soit pour 64 kilomètres 406,500 fr.

Ensemble du produit des deux lignes 808,506 fr. pour une dépense de 34,500,000 fr, soit 2 1/3 0/0, sans réserve ni amortissement.

Dans cette situation, l'industrie privée ne pouvait se charger de l'entreprise sans le concours de l'Etat. En conséquence, aux termes de la convention du 24 août 1852, le gouvernement accorda à la Compagnie, sous la réserve de l'approbation du Corps législatif :

Une subvention de 16,500,000 fr.;

Une garantie d'intérêt et d'amortissement pendant 50 ans sur un emprunt de 11,000,000;

Une garantie d'intérêt sur un capital en action de 7,000,000.

La Compagnie reste donc chargée de pourvoir à une dépense de 18 millions.

Le produit net des deux chemins, évalué à 808.500 f., représente moins de 4 1/2 0/0 de ce capital.

Il ne faut pas se le dissimuler, si l'Etat, au lieu d'accorder la concession à la Compagnie de Bordeaux à Cette, eût traité avec des compagnies spéciales et isolées, les sacrifices eussent été beaucoup plus grands, et la garantie accordée plus compromettante pour le Trésor public.

Au moyen de la combinaison proposée, les deux embranchements participeront au crédit et aux bénéfices de la grande entreprise. La convention du 24 août 1852 stipule expressément, en effet, par son art. 5, qu'il y a solidarité entre toutes les lignes concédées à la Compagnie, et que la garantie d'intérêt et d'amortissement ne sera exercée que dans le cas où les produits nets de tout le réseau qui comprend le chemin de Bordeaux à Cette et le canal latéral à la Garonne ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face aux intérêts et à l'amortissement garantis.

Si la Compagnie de Bordeaux à Cette trouve, dans la concession nouvelle qui lui est faite, un moyen de développer son entreprise et de réduire ses frais généraux, l'intérêt public y trouve, de son côté, une économie importante et une grande sécurité.

Le projet de loi soumis à l'approbation du Corps législatif, conformément au sénatus-consulte du 25 décembre 1852, ratifie, par son article premier, les engagements mis à la charge du Trésor par l'art. 5 de la convention du 24 août 1852, et par les art. 4 et 7 du cahier des charges y annexé, pour l'exécution des chemins fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

L'art. 2 du projet ouvre au ministre des travaux publics un crédit de 3,300,000 fr. pour l'exercice 1853, à valoir sur la subvention accordée à la Compagnie.

Ce crédit sera tout entier appliqué au chemin de Bordeaux à Bayonne, dont l'établissement est le plus urgent et doit, aux termes du cahier des charges, être achevé dans un délai de deux ans.

Les deux chemins, leurs embranchements et les raccordements doivent eux-mêmes être terminés en quatre années.

Le crédit demandé pour 1853 ne forme que le cinquième de la subvention de 16,500,000 fr. payable dans le même délai.

Signé à la minute :

VUILLEFROY, président de la section des travaux publics;

L. FRÉMY, *rapporteur;*

AD. VUITRY, conseiller d'Etat.

Certifié conforme :

Le Maître des requêtes,

secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

PROJET DE LOI.

Relatif aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, adopté par le conseil d'État.

Art. 1er. Sont approuvés l'art. 5 de la convention et les art. 4 et 7 du cahier des charges ci-annexés, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1853, chapitre V, 2e section du budget (établissements des grandes lignes de chemins de fer), un crédit de trois millions trois cent mille francs (3,300,000 fr.) pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'État dans ses séances des 3 et 10 mars 1853.

Le Président du Conseil d'État,

Signé, J. Baroche.

Le Maître des requêtes, secrétaire général du Conseil d'État,

Signé, F. Boilay.

Certifié conforme à la minute :

Le Maître des requêtes, secrétaire général du Conseil d'État,

Signé, F. Boilay.

CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics et les personnes ci-dessous dénommées, pour la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

L'an mil huit cent cinquante-deux, et le vingt-quatre août,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 8 juillet 1852, d'une part ;

Et MM. Ernest André, banquier à Paris ;

Ardouin et compagnie, banquiers à Paris, agissant tant en leur nom personnel que comme se portant forts pour M. John-Lewis Ricardo, membre du parlement, à Londres ;

Baduel (Hippolyte), administrateur des messageries du Midi, à Toulouse ;

Bischoffsheim et compagnie, banquiers à Paris ;

Bertin (Stéphan), négociant à Bordeaux ;

Cibiel (Vincent), propriétaire à Paris ;

Dotezac (Edouard), propriétaire à Bordeaux ;

D'Eichthal, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ;

François-Casimir Expeleta, banquier à Bordeaux ;

François-Xavier Expeleta, banquier à Bordeaux, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. François Samazeuilh, banquier à Bordeaux, et Jean-Baptiste Damas junior, négociant à Bordeaux, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 16 juillet 1852 ;

Jean-Marie de Grimaldi, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de M. John Sadler, membre du parlement, à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier, et, en outre, au nom de M. le baron Renouard de Bussierre, membre du Corps législatif, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 24 juin, et pour M. John Mastermann, banquier à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier ;

P. Gil et compagnie, banquiers à Paris ;

Louis Lebeuf, sénateur, régent de la Banque de France ;

Eugène Le Comte, député au Corps législatif, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. J. et P. Viguerie, banquiers à Toulouse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 23 juillet dernier ;

Emile Pereire, administrateur du chemin de fer du Nord, à Paris, tant en son nom que comme se portant fort pour M. le duc de Galliera, et, en outre, comme mandataire de la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, aux fins des stipulations contenues, en ce qui concerne ce chemin, dans le cahier des charges ci-annexé ;

Isaac Pereire, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon, à Paris, agissant tant en son nom que comme se portant fort de M. Lévy-Léonard-Joseph Faucher, membre de l'Institut ;

De Rothschild frères, banquiers à Paris ;

Charles Séguin, administrateur du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, de Paris, agissant tant en son nom personnel que comme se portant fort pour M. Paul Séguin, son frère, de Paris ;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre des travaux publics concède au nom de l'État à

MM. Ernest André, Ardouin et Cie, Bischoffsheim et Cie, Baduel, Cibiel, Damas, Dotezac, d'Eichtal, Expeleta (F. C.), Expeleta (F. X), Faucher, duc de Galliera, de Grimaldi, Gil et Cie, Lebeuf (Louis), Le Comte, Mastermann, Emile Pereire, Isaac Pereire, Ricardo, baron Renouard de Bussierre, Bertin, Viguerie frères, de Rotschild frères, de Samazeuilh, Charles Séguin, Paul Séguin, John Sadler, le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

Art. 2. De leur côté, les sus-nommés s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions dudit cahier des charges. La subvention mise à la charge de l'État par l'art. 4 est fixée à trente-cinq millions (35,000,000 fr.)

Art. 3. La garantie d'intérêt stipulée dans l'art. 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, demeurera tout entière attachée aux actions, et ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément d'intérêt aux obligations.

Art. 4. Le ministre des travaux publics concède, en outre, au nom de l'État, aux susnommés, qui l'acceptent, les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 5. La garantie d'intérêt et d'amortissement stipulée à l'art. 7 dudit cahier des charges ne sera exercée que dans le cas où les produits de toutes les entreprises concédées, savoir :

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette ;

2° Canal latéral à la Garonne ;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne ;

4° Embranchements de Mont-de-Marsan et de Dax ;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan ;

ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face auxdits intérêts et amortissements garantis.

Art. 6. La concession dont il s'agit dans les deux articles précédents est, dès à présent, obligatoire pour les susnommés ; mais, en ce qui concerne l'État, elle est soumise à la ratification du pouvoir législatif.

Dans le cas où, dans la prochaine session du Corps législatif, une loi ne la confirmerait pas, les art. 4, 5 et 6 ci-dessus seraient considérés comme non avenus, et la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, formulée dans les art. 1, 2 et 3, resterait pure et simple.

Art. 7. La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par décret de l'Empereur.

Vu en Conseil d'État, le 3 mars 1853.

Le Maître des requêtes, secrétaire du Conseil d'État.

Signé, F. Boilay.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer ci-après définis, savoir :

1° Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et ses embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax ;

2° Le chemin de Narbonne à Perpignan.

Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à la Teste ; de Lamothe, il se dirigera sur Bayonne par la Bouheyre, traversera le Petit-Boucaut et aboutira, sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'administration.

Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

Les villes de Mont-de-Marsan et de Dax seront desservies par deux embranchements qui se détacheront de la ligne principale en des points qui seront déterminés par l'administration.

Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan s'embranchera, à Narbonne, sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et se dirigera par Salces, Rivesaltes et le Vernet sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'Administration.

Art. 3. La Compagnie s'engage à terminer ces chemins et à les rendre praticables et exploités dans toutes leurs parties, dans les délais suivants, savoir :

Pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, deux ans ;

Pour les embranchements sur Mont-de-Marsan et sur Dax, trois ans ;

Pour le chemin de fer de Narbonne à Perpignan, quatre ans.

Ces délais courront à dater du jour où la concession sera devenue définitive.

Art. 4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de seize millions cinq cent mille francs (16,500,000 fr.) qui sera versée, en dix paiements égaux, à la charge par la Compagnie de justifier avant chaque paiement, d'une dépense en achat de terrains ou approvisionnements sur place d'une somme excédant 50 0/0 le montant des versements déjà effectués.

Le dernier paiement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture des deux lignes et de leurs embranchements.

Art. 5. Sont applicables aux chemins de fer ci-dessus définis les art. 5, 6, 7, 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Toutefois, le poids des rails pourra être réduit à 27 kilogrammes sur traverses et à 20 kilogrammes sur longrines.

Art. 6. Pour garantie de l'exécution des engagements de la Compagnie, une somme d'un million de francs sera retenue sur le montant du cautionnement de six millions stipulé par l'art. 57 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 33 ci-dessus visé.

Art. 7. L'emprunt de 60 millions, autorisé par l'art. 66 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, pourra être porté par la Compagnie, avec la même garantie d'intérêt et d'amortissement, à cinquante et un millions.

La garantie de quatre pour cent d'intérêt autorisée par l'art. 67 du cahier des charges précité pour le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, pourra être portée de soixante à soixante-sept millions, le tout dans les conditions stipulées aux articles ci-dessus visés.

Pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé, par kilomètre, à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature, par la Compagnie de Bayonne.

Art. 8. Sont également applicables à la présente concession les articles 68 et suivants jusqu'à l'art. 77 et dernier du même cahier des charges. Toutefois, la somme à verser par la Compagnie en exécution de l'art. 73, sera augmentée de quinze mille francs (15,000 fr.), pour les deux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 9. La concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste est prorogée jusqu'à l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, à la charge du remplacement du matériel roulant dans les conditions prescrites pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. Cette obligation s'étendra aux rails et aux autres éléments constitutifs de la voie sur toute la partie commune aux deux chemins.

Art. 10. Les actes à intervenir en raison du présent cahier des charges ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Vu en Conseil d'État, le 3 mars 1853.

Le Maître des requêtes, secrétaire général du Conseil d'État.

Signé, F. Boilay.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES PAR NATURE.	MONTANT des recettes par nature.	TOTAL PAR PARTIE.
1re PARTIE. — Domaine.		
Recettes du domaine,		130,125 06
2e PARTIE. — Finances.		
Intérêts de placements temporaires de fonds,		433,261 64
3e PARTIE. — Exploitation.	(A)	
Voyageurs (nombre : 2,395,465),	11,718,201 56	
Bagages (poids : 6,747,387 kil.),		
Chiens (nombre : 22,335),	2,211,776 52	
Marchandises transportées à grande vit. (poids : 22,409,761 k.),		
Id. à petite vit. (poids : 557,140,296 k.),	9,317,500 91	
Transport des malles-poste (nombre : 2,958),	573,585 »	26,392,138 87
Voitures de poste (nombre : 1,834),	309,706 31	
Chevaux (nombre : 3,834),		
Bestiaux (nombre : 518,036),	2,236,931 02	
Subvention de l'Administration des postes pour l'entrepôt des dépêches, etc.,	33,437 52	
4e PARTIE. — Recettes provenant des entreprises de traction et de la Gare d'Ivry,		137 411 83
5e PARTIE. — Recettes d'ordre.		511,784 39
6e PARTIE. — Recettes des exercices clos.		14,060 19
TOTAL des Recettes de toute nature,		27,618,781 98

DÉPENSES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES PAR NATURE.	MONTANT des dépenses par nature.	TOTAL PAR PARTIE.
1re PARTIE. — Administration de la Compagnie.		
Frais d'administration,		1,097,241 81
2e PARTIE. — Domaine.		
Dépenses du domaine, Impôts et Assurances,		96,788 31
3e PARTIE. — Service des emprunts.		
Intérêts et amortissements,		1,215,800 »
4e PARTIE. — Exploitation.		
Frais généraux de l'exploitation,	443,389 59	
Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique,	61,916 68	
Assurances,	20,961 79	
Personnel des gares et stations,	1,348,177 43	
Manutention des marchandises à la gare d'Ivry,	236,468 42	
Service des trains (personnel),	317,340 78	
Subvention aux omnibus et voitures correspondant avec le chemin de fer et aux entreprises de camionnage,	725,557 31	9,159,735 03
Indemnités pour avaries, pertes et accidents,	64,280 82	
Frais de traction et entretien des machines et tenders,	3,566,891 30	
Entretien des voitures et wagons,	899,525 85	
Surveillance de la voie,	717,484 51	
Entretien de la voie et de ses dépendances,	643,770 21	
Entretien des gares et stations,	114,067 34	
5e PARTIE. — Dépenses d'ordre,		511,784 39
6e PARTIE. — Dépenses des Exercices clos,		77,880 82
TOTAL des dépenses de toute nature,		12,159,230 36
EXCÉDANT des recettes sur les dépenses,		15,459,551 62
Somme égale,		27,618,781 98

Chemin de fer de Paris à Orléans.

Comptes débiteurs.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Solde du compte arrêté au 30 juin 1852 pour les opérations de premier établissement, antérieures à la fusion.		153,095,796 80
DÉPENSES DEPUIS LE 1er JUILLET 1852.		
Subvention à l'État,		2,666,666 66
Administration de la Compagnie,		1,118,324 37
Personnel du service des ingénieurs, frais d'études et de tracés,		164,016 83
Matériel et mobilier,	1,406,991 98	
Matériel d'exploitation,	182,511 39	
		1,589,503 37
1re Section. — De Paris à Orléans et Corbeil.		
Acquisitions de terrains, indemnités et frais,	277 46	
Établissement des voies,	43,910 60	
Constructions diverses. — Gares, stations, prises d'eau, plantations et clôtures,	242,382 95	
		2 6,601 01
2e Section. — D'Orléans à Nevers et à Châteauroux.		
Acquisitions de terrains, indemnités et frais,	3,743 60	
Travaux de terrassements et ballast,	24,819 57	
Établissement des voies,	17,734 82	
Constructions diverses : Gares, stations, prises d'eau, plantations, clôtures,	1,095 32	
		87,393 31
3e Section. — Du Guétin à Clermont et Roanne.		
Acquisition de terrains, indemnités et frais,	328 43	
Travaux de terrassement et ballast,	226,176 18	
Établissement des voies,	1,911,560 44	
Constructions diverses : Gares, stations, prises d'eau, plantations, clôtures,	60,757 33	
		2,198,822 48
4e Section. — De Châteauroux à Limoges.		
Acquisition de terrains, indemnités et frais,	42 »	
Travaux de terrassement et ballast,	15,190 39	
Établissement des voies,	581,390 14	
Constructions diverses. — Gares, stations, prises d'eau, plantations, clôtures,	13,590 90	
		610,213 43
A reporter,		161,817,368 20

Comptes créanciers.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Fonds social,	150,000,000 »
Capital du 1er emprunt de 10,000,000,	9,999 000 »
Id. 2e Id. de 10,000,000,	9,999,750 »
Id. 3e Id. de 51,000,000 (à valoir),	25,762,095 »
Recettes diverses,	9,850 »
A reporter,	195,770,695 »

Chemin de fer de Paris à Orléans.

Comptes débiteurs.

Report.		161,817,368 20
5e Section. — *D'Orléans à Bordeaux.*		
Acquisitions de terrains, indemnités et frais,	390 »	
Travaux de terrassement et ballast,	1,236,101 96	
Ouvrages d'art,	426 05	
Etablissement des voies,	3,913,009 74	
Constructions diverses. — Gares, stations, prises d'eau, plantations et clôtures,	1,487,930 63	
	6,337,858 38	6,337,858 38
6e Section. — *De Poitiers à la Rochelle et Rochefort.*		Néant.
7e Section. — *De Tours à Nantes.*		
Acquisitions de terrains, indemnités et frais,	147 49	
Travaux de terrassement et ballast,	114,878 51	
Etablissement des voies,	252,323 19	
Constructions diverses.— Gares, stations, prises d'eau, plantations et clôtures,	489,209 68	
	856,558 87	856,558 87
Balance,		27,758,909 49
		195,770,695 »
Comptes divers.		
Avances pour achat de papier timbré,	10,401 60	
Avances et acquisitions pour l'équipement des employés,	6,106 68	
Jetons de présence en approvisionnement,	4,578 »	
Approvisionnement de l'économat,	50,172 42	
Id. pour le service de l'exploitation,	15,730 37	
Id. pour le service de la voie (Orléans et Centre),	125,986 06	
Id. pour le service du matériel id.	56,850 20	
Id. pour le service de la traction (Orléans à Poitiers et à Nantes),	757,131 32	
Id. pour le service de la voie (Orléans à Bordeaux),	58,580 89	
Id. pour le service de la voie (Tours à Nantes),	317,224 54	
Polonceau (son compte d'approvisionnements),	665,660 36	
Matériel de camionnage,	31,834 75	
Débiteurs de l'exploitation,	218,723 12	
Actions et valeurs en dépôt pour cautionnements,	279,900 »	
Sous-Comptoir des Chemins de fer,	341,700 »	
Compte de Débiteurs et Créanciers divers,	2,291,008 72	
Balance des Comptes divers,	7,362,759 55	13,504,444 58
CAISSE ET PORTEFEUILLE,		34,121,669 04

Comptes créanciers.

Report,			195,770,695 »
			195,770,695 »
Balance ou excédant des recettes sur les dépenses de premier établissement,			26,758,609 49
Comptes divers.			
Cautionnements divers,		885,121 89	
Liquidation des actions vendues faute de versement par les porteurs aux époques déterminées par le Conseil d'administration,		133,651 99	
Semestres et dividendes restant à payer aux actions et obligations,		284,823 92	
Amortissement du fonds social — solde restant dû sur :			
Le tirage de 1851 (actions),	500		
Id. 1852 (actions),	47,500		
Id. 1852 (obligations)	16,250		
	64,250	64,250 »	
Produits nets de l'exploitation en 1852, déduction faite de 6,720,305 employés au service de l'amortissement, des intérêts et de l'à-compte sur le dividende,		8,739,246 62	
Exploitation de 1853, excédant des Recettes sur les Dépenses,		2 567,350 16	
		12,504,444 58	
Solde des comptes divers ou excédant des comptes créanciers sur les comptes débiteurs,			7,362,759 55
			34,121,669 04

COMPAGNIE DU CHEMIN

Compte de l'Exploitation générale

Dépenses.

CHAPITRE I. — *Administration centrale.*

Jetons de présence	37,197 fr. 23 c.		
Traitement du personnel,	35,270 66		
Loyer,	5,025 »		
Frais de bureaux, impressions, affiches, annonces, dépenses diverses,	17,849 56		
			95,942 fr. 45 c.

CHAPITRE II. — *Direction, contrôle, contentieux, comptabilité.*

Personnel de la direction, secrétariat, contrôle, statistique, caisse, comptabilité, contentieux, médecins,	158,191 06		
Contributions directes,	2[illegible],794 38		
Imprimés, secours, médicaments et dépenses diverses,	86,641 15		
	267,027 49		

Dépenses d'ordre du Chapitre II.

Droit du dixième sur les places des voyageurs,	318,948 12		
			585,975 fr. 61 c.

CHAPITRE III. — *Service du mouvement.*

Personnel du bureau central des gares et des trains, et journées d'homme dans les gares,	927,273 83		
Éclairage et chauffage des trains et des gares,	79,294 08		
Imprimés, affiches, entretien du mobilier et des gares,	96,232 31		
			1,102,790 fr. 22 c.

CHAPITRE IV. — *Service commercial.*

Personnel du service central des gares et des agents commerciaux,	69,321 49		
Assurances contre l'incendie,	27,955 70		
Imprimés, chauffage et éclairage,	16 983 86		
Subventions,	297,746 15		
Indemnités pour pertes,	17,347 88		
			429,355 fr. 08 c.

CHAPITRE V. — *Matériel et traction.*

Personnel du service central des mécaniciens, chauffeurs, des ateliers, etc.,	613,685 98		
Salaires des ouvriers, manœuvres etc.,	343,626 09		
Matières consommées,	613,758 72		
Combustibles consommés,	841,239 94		
Dépenses diverses.	68,500 84		
			2,478,811 fr. 57 c.

CHAPITRE VI. — *Entretien et surveillance de la voie.*

Personnel de la voie et des bureaux,	66,457 17	404,795 18	
Appointements des piqueurs surveillants, gardes, etc.,	338,338 01		
Journées d'ouvrier pour l'entretien de la voie,		449 568 95	
Éclairage de la voie, entretien des signaux, des clôtures, etc.,		60,795 15	
			915,159 fr. 28 c.

Montant total des dépenses brutes	fr.	5,608,043 21
A déduire : Les dépenses d'ordre, comme les recettes d'ordre,		318,948 12
TOTAL des dépenses nettes, du 1er mars au 31 décembre 1852,		5,289,095 09

EXCÉDANT. — *Des recettes sur les dépenses.*

Intérêts de l'emprunt,	1,704,000 »		
Intérêts des remboursements de la concession,	1,599,305 55		
Intérêts des capitaux appelés sur le capital social,	2,100,000 »		
Abonnement pour timbre des actions et obligations,	70 200 »		
	5,473,505 55		
A déduire : Produits des placements de fonds de la Compagnie,	2,477,161 53	2,996,344 fr. 32 c.	
Dividende à répartir en 1852,	1,860,000 »	7,081,558 79	
A la réserve pour 1853,	5,221,558 70		
			10,077,903 fr. 11 c.
			15,366,998 fr. 20 c.

DE FER DE PARIS A LYON.

du 1er Mars au 31 Décembre 1852.

Produits.

Grande vitesse.

Voyageurs,		6,108,528 53
Bagages,	227,087 50	
Transport de chiens,	17,992 35	
Articles de messageries,	1,015,954 15	
Transport de voitures,	124,878 55	
Transports de chevaux,	33,103 70	
Transport des Malles-Poste (en dehors du transport des dépêches), qui aux termes du cahier des charges a lieu gratuitement,	22,249 25	
	1,441,565 50	1,441,565 50
Total de la Grande vitesse,		10,550,094 03

Petite vitesse.

Transport de marchandises,	4,854,073 59	
Transport des voitures, chevaux et bestiaux,	177,096 90	
Total de la Petite vitesse		5,031,170 49
Total de la Grande et Petite vitesse,		15,581,264 52

Recettes diverses.

Magasinage,	5,668 55	
Produits divers,	42,921 28	
Produits du domaine,	56,091 97	
	104,681 80	104,681 80
Total général des recettes du 1er mars au 31 décembre 1852,		15,685,946 32
A DÉDUIRE :		
Impôt du dixième sur le prix des places des Voyageurs,		318,948 12

Le Rapport de la dépense à la Recette brute est ainsi de 34.42 0/0.

		15,366,998 20

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

Dépenses faites sur la ligne de Paris à Lyon, avant la concession du 5 janvier 1852.

Indication des Stations.	Longueur des Stations.	Indemnités de terrains.	Terrassements et ouvrages d'art.	Ballastage, sabotage des traverses et pose des voies	Matériaux de la voie.	Gares, stations et dépendances.	Matériel roulant.	Frais d'administration et dépenses diverses.	Totaux.	Observations.
De Paris à Tonnerre	197 »	19,250,280 77	31,740,432 88	4,280,539 87	28,790,430 67	10,863,067 »	9,916,000 »	3,529,853 10	103,3[illegible]0,604 39	
De Tonnerre à Dijon	118 »	5,191,462 96	33,781,375 08	3,003,710 11	10,908,082 54	680,7[illegible]5 32	9,410,639 39	1,053,376 »	63,6[illegible]8,311 42	
De Dijon à Châlon	68 »	1,629,757 15	8,470,683 85	2,134,534 27	6,980,605 09	1,226,806 84	8,423,000 »	575,808 51	24,391,203 11	
De Châlon à Collonges	118 »	518,680 51	350,408 14	» »	3,724,955 »	» »	» »	467,402 67	(a)5,0[illegible]1,545 34	
Traversée de Lyon	11 500	2,506,254 12	858,342 94	» »	» »	35,290 26	» »	137,233 84	3,537,130 13	
Totaux	512 500	29 096 545 51	76,114,232 11	6,418,784 25	44,404,003 32	12,814,948 42	22,749,639 36	5,713,675 19	200,318,828 19	(a) Y compris la valeur des matériaux de la voie qui avaient été payés par l'État sur la section de Paris à Châlon, et qui sont à reporter sur la section de Châlon à Lyon

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON.

Compte général au 31 décembre 1852.

ACTIF.

DÉPENSES.

Dépenses générales de premier établissement.

Remboursement à l'État sur le prix de la concession,			39,583,333 45	
Timbre des actons de la Compagnie et des obligations de l'emprunt,			2,208,000 »	
Administration centrale et frais d'établissement de la Compagnie,			200,286 23	
				41,991,619 68

Dépenses de la construction du 1er mars au 31 décembre 1852.

Personnel et Dépenses diverses,			359,379 07	
Indemnités de terrains,			3,201,774 81	
Terrassements,			1,360,439 02	
Ouvrages d'art,			1,378,564 59	
Ballastage et pose des voies,			232,358 85	
Fournitures des matériaux de la voie,			1,118,335 80	
Constructions accessoires,			934,781 77	
Matériel,			1,512,104 91	
				10,123,738 62
Total,				52,115,358 30

VALEURS DIVERSES.

Versements restant à faire par les actionnaires au 31 décembre 1852

Deuxième versement à 100fr. sur 57 actions,		5,700 »		
Restant à appeler à 250 fr. sur 240,000 actions,		60,000,000 »		
Versements restant à faire sur les obligations de l'emprunt,		1,322,100 »		
			61,327,800 »	

Débiteurs divers.

Compte courant du Trésor,		88,556,843 53		
L'État : pour règlement du capital de la concession,	74,416,666 55	80,494,028 20		
L'État : pour règlement des intérêts de la concession,	6,077,361 65			
Exercice 1853. Approvisionnements divers en magasin au 31 décembre,		620,471 68		
Sous-Comptoir des chemins de fer,		340,000 »		
Chemin de fer de ceinture (notre part dans le fonds de roulement),		10,000 »		
Avances à divers,		148,003 97		
Intérêts par divers,		27,776 38		
			170,197,125 76	

Caisse et portefeuille.

Caisse et Banque de France,		895,893 15		
Portefeuille (valeurs diverses),		169,348 15		
Receveurs et entrepreneurs de transports,	445,006 89	451,947 74		
Compagnie de Montereau à Troyes,	6,940 85			
			1,517,189 04	
				233,042,114 80
				285,157,473 10

PASSIF.

CAPITAL SOCIAL ET EMPRUNT.

Capital social.

240,000 actions de 500 fr.,	120,000,000 »	

Emprunt.

68,160 obligations émises à 1,050 fr.,	71,568,000 »	
		191,568,000 »

COMPTE D'INTÉRÊTS.

Intérêt des obligations restant à payer au 31 décembre,	84,000 »	
Intérêt des actions,	2,100,000 »	
Dividende de 1852 : portion à répartir en juillet 1853,	1,860,000 »	
		4,044,000 »

CRÉANCIERS DIVERS.

L'État : obligations à lui souscrites,	80,494,028 20	
L'État : droit de timbre sur 240,000 actions à 500 fr., et 60,000 obligations à 1,250 fr.,	2,208,000 »	
Cautionnement des entrepreneurs,	360,665 61	
Mandats restant à payer le 1er janvier 1853,	87,550 51	
Entrepreneurs et fournisseurs à régler,	1,173,669 99	
		84,323,914 31
Profits et pertes : portion du dividende de 1852 à porter à nouveau,		5,221,558 79
		285,157,473 10

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 18 *mars* 1853.

(*Suite.*)

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

UN MEMBRE pense que la haute température à laquelle est soumis le bois lors de la dessiccation altère sa résistance et le fait fendre.

M. MOLINOS répond qu'il suffit d'une température de 45°, qui ne peut avoir cet effet.

UN AUTRE MEMBRE dit que la dessiccation à une température de 45° n'a pas d'inconvéniens pour les traverses, mais qu'elle peut en avoir pour des bois assemblés et désassemblés pour être préparés suivant l'emploi.

Il reconnait que le système Payn tel qu'il est pratiqué actuellement, avec des appareils fixes, présente quelques désavantages, mais il pense qu'il serait possible de l'établir sur un chariot et notamment sur une plate-forme de chemin de fer pour le transporter dans les différents chantiers.

UN AUTRE MEMBRE est d'avis que la matière qu'il est préférable d'employer, c'est la créosote. Quant à l'application, il trouve que les deux moyens indiqués sont coûteux, et il croit qu'il serait préférable d'immerger simplement les bois et de les faire chauffer dans les huiles créosotées qui ne se volatilisent qu'à de hautes températures bien supérieures à celle qui est suffisante pour une bonne dessiccation; les bois se dessécheraient et en les laissant refroidir, le vide se ferait et l'huile pénétrerait. On aurait en outre cet avantage de diminuer les fentes, qui se reproduisent bien plus facilement dans une dessiccation à l'air libre que dans une dessiccation close.

Il ne pense pas cependant que la créosote trouve beaucoup d'application en France à cause de la cherté de son prix; on aura donc encore recours aux sels métalliques dont le seul qui, à son avis, donne de bons résultats, est le sulfate de cuivre. C'est celui auquel a été obligé de s'arrêter le docteur Boucherie, qui les a essayés tous et avec conscience. La grande difficulté est de le faire bien pénétrer, et elle est résolue avec succès par M. Boucherie.

UN AUTRE MEMBRE ajoute qu'à la difficulté de faire pénétrer le sulfate de cuivre dans les bois il faut joindre celle de l'y conserver, et il rappelle qu'on le voit se répandre tout autour des poteaux kilométriques.

On répond à cette objection que c'est seulement l'excès de sel qui se détache et non la partie nécessaire à la conservation du bois.

UN AUTRE MEMBRE pense aussi qu'il se produit une combinaison du sel métallique avec la partie ligneuse, et que cette combinaison reste à l'intérieur du bois, tandis que l'excès de sel s'en détache. Il fait à l'emploi du sulfate de cuivre le reproche de ne pas pénétrer assez profondément dans le bois et de ne pouvoir pas s'injecter à l'aide d'appareils spéciaux comme ceux que l'on emploie pour d'autres sels, tels que le chlorure de calcium.

Il a fait des expériences comparatives sur un même morceau de toile qu'il a soumis à une action de pourriture artificielle en le plongeant dans du fumier après en avoir préparé une portion au sulfate de cuivre, une autre au chlorure de zinc et en avoir laissé une troisième portion à l'état naturel. Il a trouvé que la portion préparée au sulfate de cuivre se conservait mieux que celle qui avait été préparée au chlorure de zinc; quant à celle qui avait été laissée à l'état naturel, sa pourriture avait été presque immédiate. Il a cependant, pour la conservation de ses bois, préféré le chlorure de zinc à cause de la facilité de la préparation.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'un bon moyen de dessiccation serait de soumettre le bois à un courant de vapeur surchauffée, laquelle, à une température de 200 à 220°, le dessécherait en quelques minutes et le durcirait beaucoup sans le fendre.

Il rappelle à ce sujet que la vapeur surchauffée aussi a été proposée sans succès, il y a douze ans, ce qui n'a pas empêché son usage de se répandre.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'un appareil de vapeur surchauffée, s'il avait quelques chances de réussite dans un établissement installé dans une grande ville, n'en aurait aucune pour la préparation sur les chantiers, où son transport serait trop difficile.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

La Société a reçu :

1° De M. Phillips, ingénieur des mines, un exemplaire de sa Théorie de la coulisse;

2° De la Société industrielle de Mulhouse, un exemplaire de son Rapport annuel;

3° De M. Barberot, membre de la Société, une Note sur un système de serre-rails.

MM. Castel, Regnier, Richomme, Guillon, Arnoux, Alléon, Bournique, Pouéll, Le Grand, Morice, Du Pan, Gosset et Priss, ont été reçus membres de la Société.

Séance du 1er *avril* 1853.

M. MOLINOS demande à faire une rectification au résumé de la séance du 18 mars. Ainsi, page 65, à la 5e ligne, au lieu de : la dessiccation ayant eu pour effet de chasser préalablement *les matières azotées, causes de la fermentation*, il dit : la dessiccation ayant pour effet de chasser préalablement *l'eau, sans laquelle la fermentation ne peut se produire.*

M. ALCAN lit ensuite une note sur quelques industries nouvelles en Angleterre, dans laquelle il dit que l'Angleterre, qui produit près du double de lainages et presque autant de soieries que la France, dont le nombre de broches à filer le lin équivaut à celui du monde industriel réuni, et qui transforme dans ses manufactures la moitié des cotons récoltés dans l'univers entier, craint cependant un ralentissement dans ce mouvement inouï. Les progrès considérables de l'industrie cotonnière en Amérique, dont les trente dernières années ont sextuplé les produits, lui portent ombrage avec d'autant plus de raison que le développement américain lui enlève une matière première difficile à se procurer ailleurs. Aussi, nos voisins, loin de s'endormir dans leur prospérité, ne se bornent pas à de sérieux efforts pour la propagation de la culture du lin et pour en améliorer les préparations, ils étendent leurs investigations sur toutes les matières exotiques susceptibles d'être filées.

Le *jute* ou *corchorus capsularis* vient des Indes à des prix fabuleusement bas. Les Anglais le traitent comme le lin et le destinent aux mêmes usages. La consommation de cette matière s'est élevée en 1851 à plus de 20,000 ton.

Le *china-grass*, qu'on pense être une espèce d'ortie de la Chine, l'*urtica nivea*, lui est fourni en abondance par cette contrée et les Indes. Les tissus qu'on obtient de cette plante rivalisent de blancheur et de finesse avec la batiste, et de brillant avec la soie. Les nombreux assortiments que M. Alcan a vus fonctionner pour la transformation de cette matière dans l'important établissement de M. Marshall, de Leeds, lui ont démontré qu'elle a pris rang dans l'industrie.

L'*alpaga*, dont le nom ne désigne chez nous que d'affreuses étoffes de laine, est employé dans diverses variétés de tissus. Ce filament, remarquable par sa finesse, son toucher doux et soyeux, s'allie avec une rare perfection au coton, au lin, à la laine et à la soie; de là un vaste champ de mélanges qui sont une des sources de la prospérité rapide de Bradfort, dont la population, en moins d'un demi-siècle, s'est élevée de 13,000 à 160,000 âmes, et qui emploie plus de 4,000 chevaux vapeur et hydraulique. Dans les usines de cette ville, on file également le poil de chèvre, destiné, en grande partie, à la France pour la fabrication de diverses étoffes, notamment du velours d'Utrecht.

Manchester et ses environs, presque exclusivement livrés au travail du coton, fabriquent depuis quelque temps des tissus de laine, nommés *moreen*, remarquables par leur élégance, leur solidité et leur bas prix; ils sont spécialement destinés aux tentures et aux ameublements des appartements modestes.

De nombreux échantillons de ces divers fils et tissus sont exposés dans les galeries du Conservatoire des arts et métiers et tenus à la disposition du public.

Les moreen, fabriqués surtout avec des laines d'agneau des bords du Don, reçoivent leur apparence par une pression exercée sur des cylindres gravés à leur surface, chauffés à l'intérieur et entre lesquels passe l'étoffe imprégnée d'un apprêt gommeux.

M. ALCAN a appelé l'attention de la Société sur ces nouvelles industries, afin de les faire connaître pour que des essais soient tentés et qu'ils réussissent, la transformation de ces diverses matières ne paraissant présenter aucune difficulté sérieuse.

Le *jute*, dans ses préparations, est traité identiquement comme le lin.

Le *china-grass* est travaillé par des procédés particuliers, dans ses premières transformations; l'ébullition et l'emploi des alcalis en forment la base. Ces moyens lui paraissent peu recommandables, car l'odeur infecte que répand la matière aux machines semble indiquer l'imperfection de l'espèce de rouissage auquel elle est soumise et suppose une fermentation nouvelle sous l'influence de l'eau chaude dont on se sert aux métiers à filer.

Le principal élément de succès dans le travail de l'alpaga consiste dans un triage intelligent qui réunit les poils de même longueur, afin de préparer les courts pour la carde, les longs pour le peigne. On forme ainsi, comme pour les laines, deux grandes spécialités basées sur la différence des longueurs des fibres et traitées en conséquence. Quant à la matière première, on la tire du Pérou, et nos rapports avec ce pays sont suffisamment multipliés pour que nos approvisionnements y soient aussi faciles qu'à nos voisins.

Nous serions plus à même encore de développer le travail du poil de chèvre créé par nos industriels, qui l'ont laissé dépérir à ce point que les Anglais achètent à Marseille la matière brute pour la filer et nous la revendre ensuite.

Quant à la France, loin de rechercher dans d'autres régions des aliments nouveaux pour ses manufactures, elle se préoccupe à peine des ressources que peut lui offrir notre colonie d'Afrique, si heureusement dotée par son climat, propre à fournir toutes les productions tropicales. Hâtons-nous d'ajouter que cette infériorité est loin de se retrouver dans les progrès des industries textiles en général ; les importantes améliorations qu'elles ont reçues dans ces derniers temps appartiennent presque toutes à la France.

Après la lecture de cette note, M. Alcan donne quelques explications verbales pour faire comprendre l'intérêt qu'il y aurait pour la France à entrer dans la même voie que l'Angleterre, surtout par rapport à l'alpaga, dont les tissus purs ou mélangés d'autres filaments pourraient trouver de nombreuses applications.

M. BELLIER donne ensuite la description d'un nouveau système de laminoirs inventé par M. Charles May, directeur de la Permanent way Company.

Ce système, qui peut s'appliquer au laminage de toute espèce de fers, a été particulièrement imaginé pour la fabrication des rails et plus spécialement encore pour celle des rails Barlow.

Quatre cylindres à vapeur sont accouplés deux à deux par trains, agissant chacun sur un arbre dont les manivelles sont à angle droit ; chacun de ces arbres porte un volant de moindres dimensions que le volant ordinaire, et les machines sont d'ailleurs munies du régulateur chronométrique de Siémens.

Chacun des arbres porte en outre un pignon, et ces deux pignons engrènent avec une grande roue unique. L'arbre de cette roue porte lui-même un pignon qui donne le mouvement à un train de laminoirs et en même temps à un autre pignon donnant aussi le mouvement à un autre train de laminoirs, ce second train marchant, par conséquent, en sens inverse du premier.

Ces trains sont composés chacun d'une série de laminoirs à une seule cannelure disposés de telle sorte que le paquet amené sur un truck manœuvré à la main sur un chemin de fer parallèle aux trains, — après avoir passé dans une cannelure du premier train, est reçu sur un autre truck disposé de la même manière et amené devant la cannelure du laminoir suivant, lequel, tournant en sens inverse du premier, reçoit le paquet, qui, après l'avoir traversé, est de nouveau déposé sur le premier truck pour être amené devant la cannelure du second laminoir du premier train, à travers laquelle il passe dans le même sens que la première fois pour être reçu une seconde fois par le second truck, et amené devant la cannelure du laminoir du second train, qu'il traverse encore, et ainsi de suite.

Cette disposition présente le double avantage 1° de passer le rail alternativement d'un côté et de l'autre des trains sans être obligé de l'enlever par dessus les laminoirs ou de renverser la marche de l'appareil, et 2° d'étirer le paquet successivement dans les deux sens.

Ces laminoirs à une seule cannelure sont d'un plus grand diamètre que les laminoirs ordinaires, afin de pouvoir saisir plus facilement les forts paquets qu'il faut employer pour obtenir des rails longs et lourds; ils sont creux ainsi que leurs axes, afin de pouvoir être fondus d'un grain plus serré.

Les laminoirs d'un même train ne sont pas conduits par un seul et même arbre, mais ils sont réunis, le premier avec le pignon conducteur, et les suivants ensemble, deux à deux, soit par des portions d'arbre terminées à chaque bout par des trèfles s'engageant dans des cavités préparées pour les recevoir, soit par des pièces de fer ayant la forme d'un rectangle que l'on glisse dans une rainure ménagée à cet effet dans les axes creux des laminoirs. Le chapeau et la cage ne sont pas fondus ensemble mais en deux parties que l'on réunit à l'aide de boulons à clavette et écrou.

Les coussinets sont réglés horizontalement par des coins et supportés verticalement par des ressorts en spirale. Enfin les plaques de fondations sont rabotées avec soin de manière qu'un laminoir puisse être facilement remplacé par un autre, l'enlèvement de ce laminoir se faisant d'ailleurs sans peine à l'aide d'une grue mobile manœuvrant au-dessus des trains.

Après cette lecture, UN MEMBRE fait remarquer qu'en France on a déjà adopté des laminoirs à triple jumeau dont la disposition générale rappelle celle qui vient d'être décrite.

UN AUTRE MEMBRE ne pense pas que l'emploi de quatre machines soit bien judicieux. Il préfère une seule machine. Il fait remarquer que l'on a pensé régulariser le mouvement en attelant plusieurs machines sur un même arbre et éviter ainsi l'emploi des volants; mais que si l'on atteint en partie ce but, on rencontre l'énorme inconvénient de voir le mécanisme arrêté si un excédant de travail est imposé à la machine, tandis que le volant, qui emmagasine une partie de la puissance de la machine, est tout prêt à vaincre les excédants d'efforts que l'on peut demander momentanément au moteur.

UN AUTRE MEMBRE croit au contraire qu'il est préférable pour de grandes vitesses, d'employer quatre petites machines à petits cylindres : d'ailleurs dans le laminoir de M. May, il y a deux volants assez forts.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que dans la marche des laminoirs, c'est le volant qui travaille pour ainsi dire tout seul. La machine lui fournit régulièrement une certaine somme de puissance que le volant transmet ensuite irrégulièrement pour vaincre les efforts si variables auxquels est soumis un train de laminoir quand il travaille. Il cite à l'appui de ce qu'il vient de dire la machine de Terre-Noire qui était de 100 chevaux de force et sur laquelle le calcul n'accusait plus que 5 chevaux à un moment donné du travail, le volant en donnant 95; et cependant on continuait à laminer sans que le moteur parût fatigué.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que cette disposition du laminoir a été faite spécialement en vue de la fabrication des rails Barlow. Le travail est pour ainsi dire continu, et les petits volants viennent le régulariser au besoin. Le même agencement s'appliquerait difficilement à la fabrication ordinaire du fer, pour lequel il faut changer les axes des laminoirs selon les épaisseurs des échantillons à fabriquer, tandis que dans les laminoirs de M. May, les cylindres sont rigides; une fois réglés, ils ne sont plus changés.

UN AUTRE MEMBRE ajoute que la machine est établie pour marcher continuellement. Les biefs de puissance (si l'on peut s'exprimer ainsi) représentés par le volant ne peuvent s'appliquer à la fabrication des rails Barlow, dont deux barres se trouvent engagées en même temps dans le train au lieu d'une seule.

On objecte qu'il faut démonter toutes les cages si l'un des cylindres vient à casser.

UN MEMBRE fait voir que l'on a remédié à cet inconvénient par une disposition particulière dans l'accouplement des arbres des cylindres.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'il doit être assez difficile de mettre tous ces cylindres sur un même plan horizontal.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur les procédés de conservation des bois.

UN MEMBRE rappelle qu'à la dernière séance, un membre avait paru préférer que le bois fût plongé dans les huiles créosotées au lieu de le dessécher d'abord dans une étuve, où l'on opère méthodiquement et au degré de chaleur que l'on désire, pour ensuite le plonger dans une chaudière contenant de la créosote.

UN AUTRE MEMBRE répond que c'est un fait d'expérience, et qu'il ne pense pas qu'on puisse le discuter. Il croit que l'emploi des sels métalliques donne de bons résultats, et que la créosote, qui est meilleure, ne sera employée que quand son prix aura diminué.

UN AUTRE MEMBRE dit que les traverses préparées depuis douze ans à la créosote sont parfaitement conservées.

UN AUTRE MEMBRE cite les résultats de préparation qui ont quinze et vingt ans d'existence et qui ne laissent rien à désirer. Il croit que les sels métalliques rendent les bois cassants, tandis que les huiles créosotées leur laissent toute leur élasticité. Quant à la dessiccation, il lui trouve un grave inconvénient. Ainsi, il dit que tous les bois assemblés, désassemblés et desséchés à 30°, doivent être retravaillés pour être réassemblés. Il dit que dans ce cas, les traverses se fendent. Il pense que l'emploi du système Payn, avec l'huile créosotée, est le meilleur.

UN AUTRE MEMBRE dit que l'on est en général maître de la quantité de substance préservatrice que l'on peut faire absorber par les bois, car cette absorption dépend du degré de dessiccation. Le prix seul limite la quantité que l'on fait absorber par stère. Le choix de la substance devient alors d'un très-grand intérêt au point de vue financier.

La créosote, qui est unanimement reconnue comme la meilleure comme conservation, fait revenir à 16 fr. le stère préparé.

Le sulfate de cuivre, qui occupe le second rang, fait revenir le stère de bois préparé à 6 fr. 25 c., et le chlorure de zinc à 5 fr. 50 c.

Le pyrolignite de fer est aujourd'hui tout à fait abandonné.

Il y a lieu d'appliquer la créosote aux bois de choix, à ceux qui sont le plus exposés.

La simple immersion dans un liquide contenant du sulfate de cuivre ou du chlorure de zinc, peut suffire quand le prix du bois est peu élevé. Ce qu'il est surtout important de conserver, ce sont les propriétés du bois, bien plutôt que le bois lui-même.

Il cite comme fait remarquable de préparation, que sur le chemin de fer de Rouen les bois ont tous été préparés de la même manière : les traverses se sont très-bien conservées, tandis que les charpentes des ponts ont été détruites très-rapidement.

UN AUTRE MEMBRE explique cette différence en disant que les traverses ont été préparées lentement et dans de bonnes conditions de sécheresse, tandis que l'on était très-pressé pour les charpentes des ponts, de sorte qu'on a enfermé l'humidité dans les bois, et au lieu de les conserver on a hâté leur destruction. Mais l'enveloppe extérieure du bois, qui avait été bien imprégnée, était parfaitement conservée, tandis que tout l'intérieur était dans un état complet de pourriture.

UN AUTRE MEMBRE pense que la dessiccation est très importante, mais qu'elle ne doit pas être faite à une température élevée, car alors les bois perdent de leurs qualités. De plus, dans ce cas, ils n'ont pas besoin d'absorber une

grande quantité de la substance préservatrice.

UN AUTRE MEMBRE cite plusieurs exemples d'après lesquels il résulte que des bois bien desséchés se conservent très longtemps. Il dit qu'il a vu un saule dont le tronc avait été coupé à une certaine hauteur et la section recouverte de goudron. Longtemps après, cet arbre étant abattu, avait tout son bois pourri, à l'exception de la partie qui se trouvait en contact avec le goudron qui était parfaitement saine.

UN AUTRE MEMBRE rappelle qu'en Angleterre ce sont surtout les bois tendres que l'on prépare.

M. PHILIPPS, ingénieur des mines, dit avoir vu un échantillon de traverse envoyée d'Angleterre qui avait été créosotée depuis quinze ans et qui était parfaitement conservée. Il dit que dans le port de Portsmouth, le bois qui avait été préparé à la créosote a parfaitement résisté à l'influence de l'eau de mer et à l'attaque des vers.

UN MEMBRE dit que la créosote seule a pu donner aux bois une conservation convenable quand ils sont exposés à l'eau de mer.

UN AUTRE MEMBRE cite des manches de martinet qui avaient été préparés au sulfate de cuivre, et qui se sont brisés très rapidement.

On ajoute que la créosote seule conserve les bois, même quand ils n'ont pas été desséchés et qu'ils contiennent encore une certaine quantité d'humidité.

M. DE FONTENAY a alors la parole pour lire une note sur la conservation des bois, note qu'il avait disposée dans une précédente séance. Il dit que tous les procédés relatifs à la conservation des bois et qui ont été proposés jusqu'ici appartiennent à deux systèmes différents :

1° Ou l'on injecte le bois en employant une seule substance (conservation au moyen des sels de fer, des sels de cuivre, etc.) : ce sont les procédés les plus anciens ;

2° Ou l'on opère dans les pores du bois des injections successives avec deux sels de nature différentes, solubles, et qui, par leur réaction réciproque, donnent lieu, dans la masse même du bois, à un corps solide et insoluble.

On est arrivé, par différents moyens, à purger les bois de l'eau et de l'humidité qu'ils contiennent et qui nuisent à l'absorption des substances conservatrices.

De hautes pressions ont été également substituées avec avantage à la pénétration naturelle produite par la capillarité.

Ces diverses questions ayant été traitées complétement dans les derniers comptes rendus de la Société, l'auteur n'entre, dans cette note, que dans quelques considérations relatives aux substances mêmes que l'on peut injecter dans les bois.

Les procédés à injections successives sont presque généralement préférés aux procédés à injection simple, qui, tout en étant moins dispendieux, peuvent cependant produire les mêmes résultats, pourvu qu'on ait le soin de choisir convenablement la substance à injecter.

Les sels métalliques proposés jusqu'ici sont solubles dans l'eau qui leur sert de véhicule pour pénétrer dans le bois; et à raison de leur solubilité même, ils peuvent assez rapidement être entraînés par les pluies ou les filtrations auxquelles sont exposés les bois injectés.

Plusieurs substances, jusqu'à présent non employées, ne présentent pas ces inconvénients; ce sont certains corps gras qui, en raison de leur insolubilité dans l'eau, de leur tendance à pénétrer parfaitement le tissu des bois, même à la pression atmosphérique, pourraient être affectés utilement à cet usage.

Husquin de Rhéville.

Avis aux actionnaires de la Caisse des actions réunies.

L'administration prévient MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt du premier semestre (3e année), est payable depuis le 1er avril. Elle les invite, en conséquence, à faire présenter leur coupon dans le plus bref délai, au siége de l'administration, 85, rue Richelieu.

Correspondance.

M. A. C., à Genève. — N° 1, n'échangez pas. — N° 2, non. — N° 3, assez solide, mais de réalisation difficile. — N° 4, non.

M. M., à Montauban. — Les appels ne seront faits que par série, et c'est le sort qui décide les séries. On ne peut donc répondre d'une manière positive à votre question.

M. D. P., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, oui à primes. — N° 3, pas encore déterminé. — N° 4, parfaitement. — N° 5, achetez actuellement.

M. de R., à Caen. — N° 1, inconnu. — N° 2, non. — N° 3, oui.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, *a*, oui, lorsqu'on les a au pair; *b*, 100 à 150; *c*, affaire peu connue à Paris. — N° 2, c'est possible. — N° 3, non. — N° 4, beaucoup d'avenir. — N° 5, oui. — N° 6, probablement jusqu'à la date du délai. — N° 7, non.

M. E. F., à Valenciennes. — N° 1, c'est probable; nous vendrons; envoyez-nous les titres. — N° 2, raisonnablement. — 3. Vendez actuellement; prenez des Nord.

M. C. M., à Nantes. — N° 1, parce que le chemin que vous quittez est terminé ou va l'être, et que l'autre n'est qu'en cours d'exécution. — N° 2, il n'est pas urgent de défaire l'opération. Attendez — N° 3, oui. — N° 4, oui.

M. O., à Bordeaux. — N° 1, Midi, lignes de la Normandie. — N° 2, oui.

Mme A. F., à Versailles. — N° 1, vendez. — N° 2, 150 fr. il y a 125 versés et 25 fr. de prime, à ce cours.

M. P., à Dourdan. — N° 1, non. — N° 2, non. Si vous en avez un grand nombre, vendez la moitié et remplacez par Strasbourg.

M. A. de P., à Bellevue (Tarn). — Reçu. fait. — N° 1, oui. — N° 2, votre cours d'achat reviendra.

M. D., au Puy (Haute-Loire). — N° 1, on ne sait pas encore. — N° 2, non; il n'y a pas de souscription ouverte. — N° 3, 70 à 100 fr.; 1/4 p. 0/0 de frais. — N° 4, il suffit d'envoyer les fonds.

M. N. X., négociant. — N° 1, toujours les mêmes. — N° 2, très-bonne. — N° 3, aujourd'hui les versements sont complets.

M. L., à Bédé. — Gardez 3, 4, 5, 7. — Vendez 2, 6.

M. L. C. — 12 50.

M. V. M. — Il y a peu de variations sur ces valeurs.

M. S. H., à Rouen. — Pas encore. Les journaux de la localité l'annonceront.

M. M., à Neufchâteau. — La Compagnie n'a pas ouvert de souscription. Il faut les acheter à la Bourse.

M. Z. Z., à Nancy. — Reçu, renouvelé. — N° 1, rien. — N° 2, sans doute de ce qu'elles ne valent pas grand'chose. — Nos 3 et 4, vendez. — N° 5, médiocre. — N° 6, à la Bourse.

M. X. C., à Pl. — Non, il n'y a pas de souscription ouverte.

M. S., à Avesnes. — Reçu. — N° 1, oui, pour l'avenir. — N° 2, gratuitement.

M. T. Z., à Saint-Chamond. — Reçu. — Fait; on ne peut avoir d'actions au pair dans ces affaires à moins qu'on ne soit porteur d'actions y donnant droit.

M. M. et T., à Rennes. — N° 1, oui. — N° 2, 60 0/0. — N° 3, certaine. — N° 4, prochainement. — N° 5, il n'y a pas de souscription ouverte. — N° 6, difficilement, du moins à bref délai.

M. L. H., à Lille. — N° 1, on peut la considérer comme faite. — N° 2, il n'y a pas de souscription. — N° 3, oui. — N° 4, après cette affaire, il y en aura d'autres. — N° 5, la première, valeur de spéculation; la deuxième, médiocre.

M. B. V., à Carcassonne. — Très-bonnes, la deuxième surtout; mais vous avez mal acheté, faute de conseils et de renseignements.

M. G., à Vitry-le-Français. — N° 1, c'est possible, cependant il ne faut pas y compter. — N° 2, c'est une question de temps; vendez et prenez du Midi. — N° 3, oui, achetez. — N° 4, beaucoup; ils feront de 50 à 70 fr. sur le cours actuel. — N° 5, non. — N° 6, c'est une valeur de spéculation, il faut être prudent. — N° 7, c'est probable; très-bon au cours actuel.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

6e mois de l'exercice. — mars 1853.

Marchandises 83,758 tonnes........	343,929	02
Voyageurs 57,318..	100,291	26
Services annexes.................	44,279	41
Total..............	488,502	69
Mois correspondant de 1852.........	449,968	57
Différence en faveur de mars 1853..	38,534	12
Produits du 1er oct. 1852 au 31 m. 1853	2,947,428	81
id. id. id. 1852	2,563,840	21
Différence en faveur de 1853......	383,588	60

Produits par kilomètre.

Dans le mois.....................	8,570	22
Du 1er oct. 1852 au 28 fev. 1853 ...	51,700	27

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

Recettes du mois de mars 1853.

Voyageurs........................	25,764 fr.	10
Marchandises, bagages, etc.......	19,891	02
Total........	45,665	12
Recettes totales du mois correspondant de 1852..............	42,438	96
Augmentation en 1853....	3,226	16

Chemin de fer DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de mars 1853.

Voyageurs et bagages.............	110,167	65
Recettes diverses................	57,512	15
Total du mois ...	167,679	80
Mois correspondant de 1852....	164,668	»
Différence en faveur de 1852.	3,011	80

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1853.

69,011 voyageurs	277,538 95
Bagages, marchandises, etc.	340,108 80
Total	617,647 75

Semaine correspondante de 1852.

64,817 voyageurs	230,226 60
Bagages, march., etc.	293,261 43
Produit total	523,488 03

Recette totale du 1er janvier au 8 avril.

1853	7,980,375 80
1852	6,548,264 98

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 3 au 9 avril 1853.

15,822 voyageurs	88,799 fr. 90 c.
Bagages, marchandises, etc	105,826 55
Total de la semaine	194,626 45
Total de l'exercice courant	2,457,850 »
Semaine correspondante de 1852	198,112 25
Exercice correspondant de 1852	2,224,510 fr. 70 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 3 au 9 avril 1853.

11,014 voyageurs	32,876 fr. 40 c.
Bagages, Marchandises, etc	50,797 35
Total de la semaine	83,673 75
Total de l'exercice courant	428 541 80
Semaine correspondante de 1852	71,154 20
Total de l'exercice correspondant	377,518 fr. 95 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 353 kilomètres.)

Du 3 au 9 avril 1853.

(Grande vitesse.) 29,378 voyageurs.	199,417 90
(Petite vitesse.) bag., marchand.	164,751 20
Total de la semaine	364,169 fr. 10 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	4,269,564 70
Total	4,633,733 80
Semaine correspondante de 1852	314,604 »
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	3,614,979 50
Total de l'exercice correspondant	3,929,583 50

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 3 au 9 avril 1853.

Voyageurs	253,215 75
Bagages, marchandises etc	364,239 33
Total	617,455 18
SECT. D'ANGe. — Voyageurs	21,737 80
— Bagages, march., etc.	16,371 77
Totaux	658,564 65
Semaine correspondante de 1852	532,402 17
Différence en faveur de 1853	126,162 48
Recettes du 1er janv. au 9 avril 1853.	7,436,367 14
Do de la section d'Angoulême	522,914 24
Total	7,959,308 38
Recette correspondante de 1852	6,560,288 87
Différence en faveur de 1853	1,399,019 51

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—13e semaine.

Du 26 mars au 1er avril 1853.

49,476 voyageurs	205,400 fr. 60 c.
Marchandises	232,202 43
Total de la semaine	437 603 03
Recettes antérieures	4,360,980 01
Total général	4,798,583 04

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 28 mars au 3 avril 1853.

14 600 Voyageurs	31,172 96
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	35,790 15
Total	66,963 11
Semaine correspondante de 1852	50,844 24
Recette totale du 1er janv. au 3 avril.	640,584 14
Do 1852	528 905 08
Différence en faveur de 1853	111,679 06

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1853.

3,103 voyageurs	9,483 fr. 85
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,115 10
Total de la semaine	24,598 95
Semaine correspondante de 1852	23 125 10
Différence en faveur de 1853.	1,473 fr. 35 c.
Recette du 1er janv. au 8 avril 1853.	307 419 55
Recette correspondante de 1852	320,461 70
Différence en faveur de 1852	13,042 fr. 15 c.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 4 au 10 avril 1853.

Ouest.—11,225 voyageurs, gr. vitesse	41,346 45
Petite vitesse	28,805 79
Total	66,152 24
Rive gauche.— 12,920 voyag	11,274 »
Total	77,426 24
Rive droite. — 22,980 voyag	21,254 10
Total	98,680 34
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	51,800 35
Rive gauche	11,639 75
Total	63,440 10
Rive droite	26,967 80
Total	98,680 34

Recette tot. du 1er janvier au 10 avril 1853 :

Ouest et Rive gauche	1853	997,630 f. 48 c.
Id.	1852	827,235 50

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 26 mars au 1er avril 1853.

1re Section.—AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	40,067 05
Bagages et marchandises	40,471 95
Total de la semaine	80,539 »
Semaine correspondante de 1852	71,067 73
Augmentation	9,471 27
Recettes du 1er janv. au 1er avril 1853	1,007,289 96
— — 1852	841,057 55
Augmentation	166,232 41

2e Section.—RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	28,260 15
Bagages et marchandises	32,891 10
Total de la semaine	61,151 25
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	141,690 25
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,824,684 65

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 27 mars au 2 avril 1853.

Grande vitesse.—1,393 voyageurs	3,904 44
Petite vitesse	15,346 74
Total	19,251 18

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de mars 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	31,130	14,615 40	266 55	14,881 95
1852.	29,460	13,786 10	257 50	14,043 60
En faveur de 1853.	1,670	829 30	9 05	838

CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

Tableau des numéros de 473 obligations des emprunts de 1838 et 1840 (anciennes) sorties à l'Assemblée générale du 29 mars 1853.

15° TIRAGE.

4	1248	2165	3695
60	1254	2507	3737
77	1312	2560	3740
114	1322	2573	3765
142	1359	2581	3766
154	1372	2583	3782
164	1380	2595	3821
177	1383	2609	3850
178	1417	2618	3862
211	1420	2627	3875
226	1433	2639	3948
227	1452	2654	3974
240	1468	2669	3979
256	1494	2673	3980
285	1513	2676	3995
290	1524	2685	4019
300	1564	2700	4024
329	1572	2709	4060
378	1578	2717	4063
446	1590	2725	4078
472	1592	2727	4082
493	1619	2731	4092
550	1623	2772	4099
551	1654	2802	4112
561	1668	2808	4113
567	1689	2914	4116
612	1705	2988	4133
615	1722	3011	4136
628	1727	3017	4149
640	1733	3049	4153
663	1741	3078	4155
678	1780	3098	4170
683	1782	3101	4174
696	1872	3104	4200
725	1901	3111	4207
726	1908	3119	4214
737	1910	3134	4219
781	1911	5157	4232
788	1912	3170	4234
789	1922	3183	4294
797	1957	3186	4301
815	1963	3192	4321
822	1991	3223	4333
830	2009	3237	4400
833	2023	3242	4414
858	2027	3244	4417
861	2088	3249	4428
867	2093	3311	3460
868	3102	3328	4185
926	2115	3334	4500
1006	2129	3335	4521
1009	2139	3340	4531
1034	2152	3343	4609
1045	2227	3365	4625
1046	2261	3392	4640
1057	2326	3404	4647
1083	2334	3434	4650
1098	2350	3442	4652
1109	2368	3519	4658
1140	2370	3546	4662
1137	2377	3551	4664
1138	2383	3562	4684
1143	2389	3581	4707
1154	2429	3609	4753
1167	2431	3632	4760
1188	2432	3633	4765
1202	2443	3638	4779
1231	2457	3660	4789
1232	2460	3667	4810
4836	5742	6551	7228
4858	5743	6555	7241
4870	5768	6574	7263
4880	5787	6604	7338
4882	5824	6612	7357
5894	5841	6626	7358
4910	5852	6633	7383
4914	5860	6639	7403
4924	5866	6664	7408
4933	5868	6749	7409
4944	5890	6750	7423
4961	5897	6787	7426
5974	5900	6790	7434
4999	5963	6800	7435
5004	5974	6804	7470
5019	5986	6823	7483
5034	5987	6832	7484
5104	6030	6852	7487
5105	6049	6860	7510
5115	6108	6874	7561
5118	6116	6888	7569
5132	6120	6904	7601
5141	6127	6909	7608
5142	6132	6914	7614
5159	5162	6924	7616
5202	6174	6928	7649
6214	6195	6931	7654
5213	6203	6938	7686
5216	6217	6958	7701
5240	6220	6960	7719
5250	6240	6963	7724
5278	6260	6964	7762
5314	6265	6970	7835
5324	6286	6978	7839
5342	6294	6984	7841
5345	6300	6985	7043
5363	6307	6988	7848
5384	6309	6995	7859
5438	6347	7023	7867
5454	6358	7053	7876
5555	6372	7971	7904
5574	6404	7121	7929
5588	6410	7127	7931
5598	6421	7139	7637
5606	6438	7147	7938
5608	6443	7165	7972
5640	6447	7167	7980
5659	6464	7187	
5708	6492	7192	
5742	6523	7207	

COMP. DES GLACES DE MONTLUÇON

Le syndicat de MM. les agens de change a décidé :

1° Que les actions au porteur de la Compagnie, libérées de 500 fr., seraient vendues au parquet ;

2° Que les actions nouvelles non libérées ne le seraient que sur le certificat au porteur libéré de deux versements de 125 fr.

Ceux de MM. les souscripteurs de la nouvelle émission qui voudront jouir de cette faculté peuvent, dès à présent, effectuer le second versement à la caisse de la Compagnie, rue de la Douane, 22, et retirer le certificat nominatif.

CHEMIN DE FER DE ST-GERMAIN

Tableau des numéros des 121 obligations de 1842 et 1849 (nouvelles) sorties à l'assemblée générale du 29 mars 1853.

11° TIRAGE.

41	2705	6098	9238
126	2852	6293	9385
131	2893	6308	9522
269	2992	6564	9527
275	3010	6585	9544
295	3048	6773	9839
355	3406	6840	9879
383	3142	7113	10063
475	3129	7120	10250
597	3355	7168	10337
771	3533	7221	10356
778	3559	7442	10647
807	3585	7578	10724
1039	3692	7661	10854
1555	3907	7816	10988
1557	4360	7942	11080
1714	4620	7950	11161
1763	4763	8162	11238
1862	5113	8285	11328
1868	5130	8305	11371
1954	5200	8480	11450
1990	5266	8539	11578
2031	5327	8614	11670
2120	5373	8727	11693
2126	5428	8818	11779
2260	5559	8839	11855
2566	5713	8947	11898
2612	5747	9061	12037
2663	5756	9116	12085
2693	5962	9139	12086
			12094

Ces obligations sont remboursables le 1er janvier 1851, à 1,250 francs chacune.

CHEMIN DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

BAYONNE. — IRUN. — SAINT-SÉBASTIEN — TOLOSA. — BILBAO. — VITORIA. — MIRANDA. — BRIVIESCA. — BURGOS. — PALENCIA. — VALLADOLID. — AVILA. — L'ESCURIAL. — MADRID.

Capital social : 29,925,000 piastres
(157,500,000 fr.)

DIVISÉ EN 315,000 ACTIONS

de 95 piastres chacune, pour l'Espagne ; 500 fr. pour la France ; 20 liv. sterl. pour l'Angleterre.

Commissaires de la souscription française :

MM. J. ARDOIN, de la maison Ardoin et Ce, banquiers, à Paris,
F.-X. DE EZPELETA et fils, banquiers et armateurs, à Bordeaux,
P. GIL, chef de la maison P. Gil et Ce, banquiers, à Paris,
J. DE GRIMALDI, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Blesmes et Saint Dizier à Gray.

Le chemin de fer du Nord de l'Espagne aura une étendue de 685 kilomètres environ, y compris l'embranchement destiné à desservir le port de Bilbao. Les fondateurs de la Compagnie en voie d'organisation sont, dès à présent, propriétaires de la concession, pour 99 années, de la partie espagnole, qui, à elle seule, embrasse un parcours de 650 kilomètres. Ils ont fait l'avance d'un cautionnement provisoire de 750,000 piastres, exigé pour cette concession. Ils sont maintenant en instance

auprès du gouvernement français pour obtenir la section de Bayonne à la frontière, laquelle est d'environ 35 kilomètres seulement.

Le gouvernement espagnol, aux termes d'une loi des cortès en date du 20 février 1850, garantit à la Compagnie, sur un capital maximum de 30 millions de piastres, un revenu de 7 0/0, dont un pour l'amortissement. Les provinces et les communes parcourues par le chemin de fer, ainsi que les provinces et les communes limitrophes, se sont engagées, vis-à-vis de l'Etat, à partager avec le Trésor public les charges que cette garantie lui aurait imposées.

Le gouvernement espagnol a jusqu'à ce jour servi religieusement, aux divers chemins de fer pourvus par lui d'une semblable garantie, soit l'intérêt intégral pendant la durée des travaux ; soit, plus tard, la différence entre les produits de l'exploitation et le montant de l'intérêt garanti. Jusque là le gouvernement espagnol n'a fait, sans doute, que ce qu'il devait. Mais il a été plus loin : en matière de chemin de fer, il s'est toujours relâché de ses droits, comme, par exemple, lorsqu'il a restitué, dans leur intégralité, à des Compagnies étrangères ou nationales, tous les cautionnements déposés dans des circonstances malheureuses ; il a toujours outrepassé ses engagements envers les Compagnies, notamment en livrant à l'avance, chaque fois que la demande lui en a été faite, les valeurs destinées à couvrir les effets de sa garantie, afin que la réalisation de ces valeurs n'apportât pas le moindre retard dans le paiement des intérêts garantis. Le gouvernement espagnol, on ne saurait trop l'en louer, a compris à merveille que les charges afférentes à l'encouragement de l'industrie des chemins de fer étaient, pour lui surtout, des charges privilégiées ; qu'elles étaient même bien plutôt des profits que des charges, puisque l'immense développement que les chemins de fer vont donner, en Espagne plus que partout ailleurs, aux sources diverses de la richesse nationale, doit, de toute nécessité, se traduire en un rapide accroissement des revenus publics.

Pour que la garantie de 6 pour 100 d'intérêt par an et de 1 pour 100 d'amortissement, accordée par l'État au chemin de fer du Nord de l'Espagne, conservât toute son efficacité, il fallait obtenir la certitude que les dépenses d'établissement du chemin ne dépasseraient, en aucun cas, les limites du capital maximum auquel cette garantie est accordée. A cet effet, un traité a été passé pour assurer d'avance l'exécution à forfait des travaux de toute la ligne concédée, et la fourniture nécessaire à son exploitation. Il fait partie de l'acte authentique par lequel la nouvelle Compagnie est devenue propriétaire de la concession, et se trouve conséquemment compris dans l'approbation que cet acte a reçue d'une décision royale rendue le 26 mars dernier.

Le traité conclu confère l'entreprise générale de tous les travaux et de toutes les fournitures à M. de Salamanca, que son expérience locale y rendait plus propre que tout entrepreneur étranger. Les divers prix, gradués suivant les difficultés ou les facilités de chacune des sections de la ligne, donnent une moyenne, évidemment modérée, de 212,000 fr. par kilomètre (1). M. de Salamanca offre à la Compagnie, outre la garantie du rare succès avec lequel il achève en ce moment l'importante ligne d'Aranjuez à Almansa (313 kilomètres, dont 228 ont été terminés en un an), celle d'un cautionnement qui consiste en une retenue de 5 0/0 sur le prix de ses travaux et de ses fournitures jusqu'après leur réception définitive par les ingénieurs de la Compagnie et les ingénieurs de l'Etat, et en un dépôt préalable de 500,000 piastres (2,631,580 f.); qui ne pourra être retiré par lui que lorsque la retenue de 5 0/0 aura produit au moins pareille somme.

L'exécution à forfait de tous les travaux de la ligne depuis Irun jusqu'à Madrid, et la fourniture du matériel nécessaire à son exploitation, mettent à la charge de la Compagnie, aux termes du traité passé avec M. de Salamanca, une dépense de 26,400,000 piastres, sauf les modifications, en tout cas peu importantes, que pourraient introduire dans les éléments de ce chiffre les amendements de tracés dont les dernières études auraient pu conseiller l'adoption. Les dépenses faites depuis plusieurs années ou à faire encore pour les études, ainsi que les frais généraux de la Compagnie, jusqu'au jour de la mise en exploitation de la ligne, ne dépasseront probablement pas la somme de 1 million de piastres. Par conséquent tous les dépenses de l'entreprise, actuellement prévues, resteront de 10 0/0 au-dessous du capital auquel la Compagnie se constitue et auquel la garantie d'intérêt est accordée par l'Etat. C'est une marge, à coup sûr, suffisante pour couvrir toute dépense imprévue, et pour mettre les actionnaires à l'abri de tout mécompte dans le calcul des frais d'établissement du chemin.

Il s'ensuit que les avantages de la garantie d'intérêt profiteront intégralement au actionnaires. Les actionnaires en jouiront à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne, laquelle aura lieu avant la fin de l'année 1856. Jusque là, il leur sera servi un intérêt de 5 0/0 par an sur les versements effectués, et ce, au fur, à mesure et dans la proportion de ces versements.

Ce serait déjà là des conditions de revenus peu communes. Mais, selon toutes les probabilités, le chemin de fer du Nord de l'Espagne est appelé à donner tout d'abord des produits bien supérieurs à ce minimum de 6 0/0 garanti par l'Etat, en sus de 1 0/0 pour amortissement. Il suffit de jeter les yeux sur la carte d'Espagne pour s'en convaincre.

Le chemin de fer du Nord de l'Espagne dessert, en même temps que la capitale du royaume, sept chefs-lieux de provinces dont l'importance est suffisamment signalée, d'un côté, par le siége qu'ils donnent à trois capitaineries générales, à deux cours royales, à deux archevêchés, à trois évêchés et à une université; de l'autre côté, par le nombre des routes qui convergent sur quelques-uns d'entre eux, comme, par exemple, Vitoria, où aboutissent sept routes royales ; Burgos, Valladolid et Avila, qui sont à peu près dans les mêmes conditions.

Le chemin de fer du Nord de l'Espagne traverse des centres industriels très-importants, tels que les provinces de Biscaye, Guipuzcoa et Alava; il traverse aussi les contrées les plus riches en laines, en vins et en céréales; celles qui produisent beaucoup plus qu'elles ne peuvent consommer ou transporter, qui envoient tout ce qu'elles peuvent de leurs produits, au nord et au midi de l'Espagne, sur toutle littoral de la Méditerranée, dans les Antilles espagnoles, et qui n'attendent, pour gagner les marchés intérieurs ou extérieurs les plus éloignés, que les facilités et le bon marché des moyens de transport dont la Péninsule seule a, jusqu'à ce jour, été privée.

Enfin le chemin de fer du Nord de l'Espagne met en communication les deux mers, car, d'une part, il se relie à la Méditerranée par l'Ebre, qu'il touche à Miranda jusqu'où la canalisation commencée de ce grand fleuve va être poussée, et par le chemin de fer de Madrid, à Almansa, aboutissant à Alicante et à Valence; d'autre part, il touche à l'Océan par Bayonne et y revient par Saint-Sébastien, par son embranchement sur Bilbao, par celui que doit entreprendre sur Palencia la Compagnie de Santander à Alar; par le Duero qu'il rencontre à Valladolid et qui descend à Oporto; enfin par le chemin de fer de Madrid à Aranjuez, qui va être prolongé d'abord sur Badajoz à la rencontre du chemin de fer portugais de Lisbonne; puis, sur Cordoue, à la rencontre du chemin de fer de Séville et de Cadix.

Pour calculer en France ce que de semblables conditions promettent de produit au chemin de fer du Nord de l'Espagne, il importe de ne point perdre de vue les différences radicales qui existent entre les chemins de fer de l'Espagne et les chemins de fer de la France.

En France, la construction des chemins de fer est beaucoup plus coûteuse qu'en Espagne; les produits de leur exploitation y sont plus lents à se développer et beaucoup moins avantageux.

La construction est beaucoup plus chère en France, parce que les terrains y sont bien plus de valeur qu'en Espagne, où les terres vaines et vagues abondent ; la main-d'œuvre y est beaucoup plus élevée qu'en Espagne, où les bras chôment pendant six ou neuf mois de l'année; les rails, les machines, y sont payées selon les exigences, quelquefois exagérées, de la protection due au travail national, tandis qu'ils sont introduits en Espagne, francs de tout droit, par les usines anglaises, qui les produisent à des prix fort inférieurs aux prix français.

Les produits des chemins de fer sont plus lents à se développer en France qu'en Espagne, parce que, en France, les chemins de fer ont à conquérir leur trafic pied à pied sur des voies et moyens de transports déjà existants, nombreux, anciens et dès longtemps perfectionnés, tandis que, en Espagne, comme en Amérique, la voie ferrée absorbe tout aussitôt qu'elle est ouverte.

Les produits sont moins avantageux en France qu'en Espagne, parce que, en France, ils ne sont arrachés aux voies concurrentes que grâce à d'incessants rabais sur le taux des tarifs, tandis que, en Espagne, les tarifs peuvent rester véritablement, largement rémunérateurs, et se maintenir à 50, à 100, à 200 pour cent au-dessus des tarifs français, sans cesser d'être notablement inférieurs aux prix des anciens moyens de transport, sans cesser d'être tenus comme le plus grand bienfait des voies nouvelles (1).

(1) Le gouvernement espagnol, d'accord avec les corporations provinciales, consulaires et municipales de la Biscaye, concessionnaires primitives du chemin du Nord, avait conçu l'année dernière l'idée à laquelle il a renoncé plus tard, sur la demande des parties intéressées, de faire construire le chemin depuis Madrid jusqu'à Miranda sur l'Ebre, pour le compte de l'Etat, et de laisser auxdites corporations le soin de construire et d'exploiter la section de Miranda à la frontière. Un décret du 4 juillet avait concédé à M. de Salamanca l'exécution à forfait de la partie de la ligne reprise pour compte de l'Etat, et réglé, à forfait aussi, le taux de la dépense sur laquelle devraient être garantis 6 0/0 d'intérêt aux concessionnaires de la section des provinces basques. Il existe entre les conditions stipulées et celles qui ont servi de base au traité actuel de M. de Salamanca, une différence de 9,205,260 fr. à l'avantage de la Compagnie. Ces résultats ayant été obtenus malgré la hausse qui s'est déclarée sur le prix des fers de l'Angleterre depuis la date du décret du 4 juillet dernier, et cette hausse augmentant aujourd'hui de 6,850,000 fr. le coût des rails et des machines du chemin du Nord de l'Espagne, l'économie de 9,205,260 fr. équivaut à un rabais de 16,055,260 fr. sur les prix acceptés l'année dernière par le gouvernement espagnol, soit de 11 0/0 sur le prix total de la dépense d'établissement du chemin. A la vérité, la Compagnie doit aujourd'hui faire ses payements en espèces, tandis que, dans la combinaison tentée l'année dernière, la moitié environ de la dépense était payée par l'Etat en obligations portant 6 0/0 d'intérêt.

(1) Voici les prix actuels du transport sur la route de Bayonne à Madrid ; les voici au meilleur marché qu'aient pu leur faire tous les efforts de la concurrence. Les

Il faut tenir compte de ces différences, généralement peu connues, pour comprendre, en France, que le chemin de fer de Barcelone à Mataro, à peine installé, soit arrivé à donner 14 0/0 à ses actionnaires; que le chemin de Valence à Alcira ait dû, dès les premiers mois, doubler un matériel qui avait paru suffisant pour plusieurs années; que sur le chemin de Langreo, dans les Asturies, un tarif de 20 centimes par kilomètre et par tonne suffise pour anéantir tous les moyens concurrents de transporter au port de Gijon les houilles du bassin de Sama; enfin que le chemin de Madrid à Aranjuez, qui n'a que 51 kilomètres de longueur, qui n'aboutit encore à aucun centre de production ou de commerce, ait pu, en 1852, première année complète de son exploitation, transporter 300,000 voyageurs et 110,000 tonnes de marchandises.

Aussi est-ce sur les données spéciales du pays que les concessionnaires primitifs du chemin du Nord de l'Espagne, lesquels n'étaient autres que les corporations provinciales, consulaires et municipales de la Biscaye, ont établi une statistique d'après laquelle ce chemin doit produire, dès les premières années de son exploitation, une recette brute de 5,150,000 piastres. En déduisant de cette recette 45 0/0 pour frais d'exploitation, il resterait pour les actionnaires un revenu de **DIX POUR CENT.**

SOUSCRIPTION.

La Souscription des actions réservées pour la France, est ouverte :

A Paris, dans les Bureaux provisoires du Comité français de la Compagnie, rue de Miromesnil, 28.

A Bordeaux, chez MM. F.-X. de Ezpeleta et fils.

Les demandes d'actions y seront reçues jusqu'au 16 du mois courant. Huit jours après cette date, chacun des souscripteurs saura, par la réponse qui lui aura été adressée, si sa demande a pu être accueillie et dans quelle mesure elle l'aura été, et devra opérer, à l'époque qui lui aura été fixée, un premier versement de *Cent francs* par action, à la Caisse de MM. Rothschild frères, banquiers de la Société.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DU CENTRE DE L'ITALIE,

Concédé par les gouvernements des Etats Pontificaux, d'Autriche, Modène, Parme et Toscane, avec garantie de 5 0/0 d'intérêts.

Le Conseil de construction et d'administration, vu sa décision du 17 décembre dernier, publiée dans les journaux, par laquelle il appelait les actionnaires au versement du second vingtième du montant des actions, et conformément à la déclaration y contenue,

Décide :

Les actionnaires pourront exécuter le versement du second vingtième de cinquante livres italiennes, qui, après déduction des intérêts échus, le réduisent à quarante-huit livres et soixante-quinze centimes par certificat.

A Florence, chez les caissiers de la Société, MM. César Lampronti et Ce, sans frais et au taux de quatre-vingt-quatre livres italiennes pour cent livres toscanes.

Dans les villes déjà désignées, entre les mains des banquiers de la Société, savoir :

A Vienne, chez MM. Arnstein et Eskeles;

A Milan, chez MM. Balabio et Besana;

A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. Bethmann frères;

A Berlin, chez MM. Mendelssohn et Ce;

A Paris, chez MM. J. Homberg et Ce, 22, rue de la Chaussée-d'Antin;

Et en outre, à Trieste, chez M. Pasquale-Revoltella;

A Venise, chez M. Laudadio Gentilomo;

A Londres (un avis ultérieur indiquera la personne).

Les actionnaires qui profiteront de cette facilité devront s'entendre pour les conditions avec les agents, suivant le change auquel ils pourront faire parvenir à la Société les sommes encaissées.

Passé le terme de rigueur, fixé à l'heure de midi du 16 avril prochain, les caissiers et agents de la Société devront clore les registres constatant les numéros des certificats provisoires présentés au paiement.

Les certificats qui n'auront pas répondu au présent appel de fonds, resteront déchus et sans aucune valeur, conformément à la disposition de l'art. 12 des statuts de la Société.

Florence, le 11 mars 1853.

Le Président, V. AMICI.

Le Gérant, PIERRE CINI.

Le Secrétaire, Dr R. DE FILIPPI.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 30 avril prochain, à trois heures de l'après-midi, à l'imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, n° 20, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter, du 1er au 23 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Miroménil, n° 28, pour retirer leurs cartes d'admission, contre dépôt de leurs titres.

Des modèles de pouvoirs leur seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

MM. Les actionnaires sont informés que l'Assemblée générale du 31 mars 1853 a fixé le produit net de l'exercice 1852 (y compris l'intérêt), à la somme de 48 fr. 40 par action, dont le solde restant à payer est de 26 fr. 20.

Cette somme de 26 fr. 20 par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4, à partir du 1er avril.

FILATURE DE GAMACHES.

Le deuxième versement de 125 fr. par action étant exigible, messieurs les actionnaires sont invités à faire ledit versement à la caisse de MM. Niederhofheim et Cie, banquiers de de la Société.

Paris, 31 mars 1853.

A. DE LAIRE et Cie.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Le dividende de l'exercice 1852, fixé à 14 fr. par action, sera payé à dater du mercredi 6 avril courant, de dix à deux heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, au siége social, rue Richelieu, n° 62.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

Le dividende du deuxième semestre 1852, fixé à 19 francs par action, sera payé dès le 16 avril sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire n° 44, de dix à deux heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2, soit enfin pour ceux des actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, à Genève, à la caisse de MM. Lombard Odier et Ce.

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 avril.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du *Chemin de fer de Montereau à Troyes* a l'honneur d'informer Messieurs les actionnaires qu'en exécution de l'article 45 des statuts, l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mercredi 27 avril 1853, à trois heures de relevée, dans les salons de M. Meunier Lamardelay, rue de Richelieu, n° 100, à Paris.

Conformément à l'article 41 des statuts, il sera délivré une carte d'admission nominative et personnelle : 1° aux actionnaires qui, avant le 13 avril, auront déposé à l'administration, rue d'Antin, n° 14, quarante actions au porteur, ou plus; 2° aux actionnaires propriétaires depuis quinze jours de vingt actions nominatives au moins, et qui les auront présentées à l'administration le 23 avril au plus tard.

Les titulaires d'actions nominatives peuvent se faire représenter par les mandataires munis de pouvoirs pourvu que les mandataires soient eux-mêmes actionnaires et membres de l'assemblée (art. 42 des statuts).

L'ordre du jour est ainsi fixé :

1° Organisation du bureau et constitution de l'assemblée;

2° Rapport du Conseil d'administration;

3° Discussion et approbation des comptes de l'exercice 1852;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration (art. 28 des statuts).

5° Tirage au sort des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. à rembourser le 1er juillet 1853.

marchandises paient, par le roulage ordinaire, en dix-huit jours, 50 centimes par kilomètre et par tonne; par le roulage accéléré, en onze jours, 60 centimes; par les messageries, en trois jours, 1 fr. 45 c. Les céréales transportées des confins de la Castille, de Briviesca, par exemple, sur les provinces basques, qui ne produisent que du maïs, paient 55 centimes par kilomètre et par tonne. Les voyageurs, transportés de Bayonne sur Madrid ou de Madrid sur Bayonne, tout compte fait des différences de prix qui existent selon que le transport s'effectue en hiver ou en été, selon qu'il a eu lieu en coupé, à l'intérieur, sur banquette ou dans la rotonde, paient en moyenne 18 centimes par kilomètre.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 avril 1853, à trois heures après midi, au siége de la Société, rue Lafitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 23 décembre 1851, avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon ;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 19 des statuts), et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2e semestre de 1852.

Aux termes de l'article 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins.

CHEMIN DE FER DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 4 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura à délibérer, aux termes de l'article 21 des statuts, sur une proposition de fusion entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et les lignes qui s'y rattachent.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'article 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 27 avril courant, de 10 heures à 4 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration.

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

Siége de la Compagnie, rue de Strasbourg.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Messieurs les Actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 28 avril courant, à trois heures précises, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 38.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, sont invités à venir déposer leurs titres et retirer leur carte d'admission au siége de la Compagnie, du 4 au 13 avril, de midi à quatre heures. Aux termes de l'art. 36 des statuts, les dépôts devant être effectués quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale, le délai du 13 avril est de rigueur.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, et dont les titres sont déposés dans la caisse de la Compagnie, pourront retirer leurs cartes jusques et y compris le mercredi 27 avril, sur la présentation de leur certificat nominatif de dépôt.

Conformément aux prescriptions des art. 33 et 41 des statuts, MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée aura à délibérer extraordinairement sur l'institution d'une caisse de retraite pour les employés et agents de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, la délibération sur cette proposition ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social (soit 50,000 actions).

Conformément aux dispositions de l'art. 36 des statuts, MM. les Actionnaires anglais qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, pourront également déposer leurs actions à Londres, avant le 13 avril, chez MM. de Rothschild et Ce, banquiers de la Société.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi, 3 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Cette assemblée aura à délibérer sur un projet d'addition aux statuts, tendant à autoriser la fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et les lignes qui peuvent s'y rattacher.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 19 avril prochain, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission à cette assemblée, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société, que l'assemblée générale prescrite par l'art. 34 des statuts est convoquée pour le 30 avril 1853, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et les procurations à Paris, au siége de la Société, à l'embarcadère, clos Saint-Lazare, ou à Londres, chez MM. N. M. Rotschild et fils, avant le 13 avril 1853.

De deux actes sous seings privés des 17 et 19 juin 1851, enregistrés à Paris le 25 octobre suivant, il appert qu'une société en participation a été formée entre MM. Julienne, Bazile et Farine pour la compression des gaz et la locomotion par l'air comprimé. M. Julienne a apporté à la société, dont la durée est fixée à quinze ans, l'invention de son système de compression (art. 9) et rendu la société propriétaire de tous les brevets d'invention et de perfectionnement pris ou à prendre en France ou à l'étranger (art. 8). Les droits des participants sont fixés comme suit : 50 0/0 à Julienne, 42 5/10 à Bazile et 7 5/10 à Farine.

Réquisition de M. Bazile.

Cie DES CHEMINS DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu, à Paris, le 30 avril courant, à dix heures et demie du matin, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée se compose de tous les titulaires de 40 actions.

Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Le dépôt des titres sera reçu tous les jours, de 10 heures du matin à 2 heures, rue d'Amsterdam, n° 3.

Le secrétaire de la Compagnie,

G. FOUJARD'HIEU.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE DIEPPE ET DE FÉCAMP.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'Assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 38 des statuts, aura lieu le vendredi 29 avril, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

MM. les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Hâvre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'article 43 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'Assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en prodnisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Tirage des actions amorties dont les numéros sont sortis en Assemblée générale, le 31 mars 1853.

8,191	à	8,200	52,231	à	52,240
11,181	à	11,190	52,931	à	52,940
12,331	à	12,340	53,561	à	53,570
14,721	à	14,730	57,211	à	57,220
17,531	à	17,540	57,241	à	57,250
21,911	à	21,920	58,831	à	58,840
31,831	à	31,840	64,391	à	64,400
32,571	à	32,580	74,071	à	74,080
36,551	à	36,560	79,441	à	79,450
42,801	à	42,810	79,511	à	79,520
43,921	à	43,930	81,421	à	81,430
48,321	à	48,330			

Le remboursement de ces actions, à 350 fr. chacune, a lieu au siége social, rue Richelieu, 62, depuis le 6 avril 1853 (de dix heures à deux heures).

CHEMIN DE FER DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE.

L'assemblée générale sémestrielle des actionnaires aura lieu le lundi 25 du courant à midi au siége social, rue St-Guillaume 29.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires avaient acquis beaucoup d'activité pendant les premiers jours de cette semaine. Les nouvelles financières de Londres avaient ranimé l'ardeur de la spéculation, et la rente 3 0/0, qui depuis si longtemps était languissante, avait repris tout à coup de 1 50. Ce mouvement s'est, il est vrai, ralenti pendant quelques jours; mais les dispositions de la place sont de nouveau à la hausse. On compte beaucoup sur l'effet que devra produire sur notre marché la conversion d'une partie de la dette anglaise.

Le 4 1/2 0/0 a été, comme à l'ordinaire, beaucoup plus lourd que le 3 0/0; c'est à peine s'il a monté de 103 à 103 75, et il est de nouveau à 103, tandis que le 3 0/0, après avoir fait 81 fr., s'est maintenu à 80 40.

Les actions du Nord ont été lourdes de 900 à 910, et elles ont donné lieu à des ventes très-importantes. On prétend qu'une partie de ces ventes ont eu lieu pour le compte de capitalistes qui avaient besoin de capitaux pour opérer leur deuxième versement sur le nouveau 3 0/0 piémontais; mais les cours actuels sont peu en rapport avec les produits des chemins pour 1853, et surtout avec l'augmentation énorme des recettes depuis le commencement de 1853. Les actions de Strasbourg ont monté plusieurs fois à 852 50 et 855, mais à ces cours, le mouvement a toujours été arrêté et l'on a rétrogradé à 845. On pense que le dividende de ce chemin sera fixé à 12 50.

Les lignes de la fusion normande, qui étaient restées pendant longtemps aux prix auxquels elles devaient être admises dans la combinaison, ont commencé depuis quelques jours à être vivement recherchées. Rouen a surtout obtenu une amélioration rapide; cette ligne a monté de 40. L'Ouest et le Havre ont également été recherchés, et ont obtenu une hausse de 20; c'est à peu près la même proportion que pour le Rouen, puisque cette dernière ligne représente deux actions de la fusion, et que celles de l'Ouest et du Havre n'en représentent qu'une seule. On croit que cette affaire sera très-prochainement terminée.

Les actions du Midi ont commencé aussi à être recherchées depuis deux jours; elles sont parvenues à 640.

Enfin, Gray, Dijon et Montereau ont été également cotés en hausse, d'où il résulte que ce sont principalement les lignes secondaires qui ont eu les honneurs de la semaine, tandis que les cours sont restés stationnaires sur les lignes principales.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs, depuis la bourse du 7 jusqu'à celle du 14 avril :

La rente 3 0/0 a monté de 79 80 à 80 80; elle est restée à 80 45.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 103 30 à 103 75; elle a fermé à 103 25.

La Banque de France a monté de 2,715 à 2,745.

Le Crédit mobilier a monté de 887 50 à 950; il a fermé à 932 50.

Le Crédit foncier a monté de 882 50 à 920; il a fermé à 912 50.

Le Comptoir d'escompte a fléchi de 700 à 697 50.

Les actions du Nord ont monté de 903 75 à 915; elles ont fermé à 906 25.

Strasbourg a monté de 845 à 865; il est resté à 845.

Lyon a monté de 952 50 à 955; il est resté à 950.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 815 à 805 50; il a fermé à 810.

L'Ouest a fléchi de 752 50 à 745; il est resté à 767 50.

Rouen a monté de 1,050 à 1,090.

Le Havre a monté de 505 à 520; il est resté à 520.

Cherbourg a monté de 620 à 630 50; il a fermé à 627 50.

Dieppe a monté de 347 50 à 365.

Saint-Germain a monté de 1,740 à 1,900; il est resté à 1,890.

Versailles a monté de 335 à 350.

Orléans a monté de 1,047 50 à 1,050; il est resté à 1,040.

Bâle a monté de 317 50 à 355; il est resté à 350.

Gray a monté de 537 50 à 550; il est resté à 547 50.

Dijon a monté de 560 à 570.

Le Midi a monté de 625 à 638 75; il est resté à 638 75.

Montereau a monté de 300 à 317 50; il est resté à 315.

Sceaux a monté de 205 à 235; il est resté à 215.

La Teste a monté de 360 à 267 50.

Beziers a repris de 505 à 510.

Samedi. — Les nouvelles financières de Londres ont produit le meilleur effet à notre bourse et ont déterminé une hausse générale; cependant la rente a monté plus facilement que les chemins. La rente 3 0/0 a monté de 79 80 à 80 30 au comptant, et de 79 85 à 80 50 à terme; le 4 1/2 0/0, de 103 30 à 103 45 au comptant, et de 103 35 à 103 75 à terme; la Banque, de 2,715 à 2,740; le Crédit mobilier, de 887 50 à 915; le Crédit foncier, de 882 50 à 890; les obligations foncières, de 1,097 50 à 1,100; le Nord, de 903 75 à 907 50; Strasbourg, de 845 à 847 50. Lyon a fléchi de 952 50 à 951 25. Avignon s'est tenu à 815; l'Ouest, à 750. Gray a monté de 537 50 à 550; Cherbourg, de 620 à 622 50. Dijon s'est tenu à 560; le Midi, à 626 25; St-Germain, à 1,740. Versailles a fait 340. Orléans a monté de 5 à 1,052 50; Rouen, de 2 50 à 1,052 50; le Havre, de 2 50 à 507 50; Bâle, de 2 50 à 350; Montereau, de 5 à 305; Dieppe, de 2 50 à 350; Sceaux, de 7 50 à 212 50.

Lundi. — La hausse a continué avec une nouvelle ardeur, et les cours étaient plus demandés tant sur la rente que sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 30 à 80 75, et à terme de 80 50 à 80 85; la rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 103 45 à 103 75, et à terme de 103 75 à 103 85. La Banque a fléchi de 5 à 2,735. Le Crédit mobilier a monté de 26 25 à 941 25; le Crédit foncier, de 12 50 à 902 50. Les obligations foncières se sont soutenues à 1,100. Le Nord a monté de 2 50 à 910; Strasbourg, de 3 75 à 851 25; Lyon, de 1 25 à 952 50; Orléans, de 2 50 à 1,055; Rouen, de 5 à 1,057 50; le Havre, de 7 50 à 515; Bâle, de 2 50 à 352 50. Avignon a fléchi de 2 50 à 812 50. L'Ouest a monté de 5 à 755; le Midi, de 1 25 à 627 50; Saint-Germain, de 50 à 1,790; Versailles, de 5 à 345. Gray s'est tenu à 550; Dijon, à 560; Cherbourg, à 622 50; Montereau, à 305; Dieppe, à 350. La Teste a monté de 2 50 à 262 50; Sceaux, de 10 à 222 50. Béziers a fait 506 25.

Mardi. — La hausse a amené des réalisations de bénéfices, et toutes les valeurs ont rétrogradé. La rente 3 0/0 a varié de 80 55 à 80 25 au comptant et de 80 80 à 80 45 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 104 40 à 104 25 au comptant, et de 103 50 à 103 45 à terme. La Banque s'est tenue à 2,735. Le Crédit mobilier a fléchi de 950 à 930. Le Crédit foncier a monté de 912 50 à 920. Les obligations foncières ont varié de 1,100 à 1,097 50. Le Nord a varié de 915 à 905; Strasbourg, de 852 50 à 850; Lyon, de 951 25 à 945; Orléans, de 1,052 50 à 1,047 50; Rouen, de 1,060 à 1,062 25; le Havre, de 515 à 512 50; Bâle, de 352 à 347 50; Avignon, de 810 à 805 50; l'Ouest, de 750 à 765; Gray, de 548 75 à 550; Cherbourg, de 622 50 à 625; le Midi, de 627 50 à 626 25; Montereau, de 302 50 à 305; Sceaux, de 222 60 à 235; Saint-Germain, de 1,800 à 1,795. Dieppe a fait 350; Béziers, 505; La Teste, 265.

Mercredi. — Les cours étaient un peu plus fermes que la veille; mais les affaires étaient calmes. Quelques lignes de chemins de fer étaient vivement recherchées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 80 40, et à terme, de 05 à 80 50. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 25 à 103, et à terme, de 50 à 103 35. La Banque a monté de 5 à 2,740. Le Crédit mobilier s'est tenu de 937 50 à 932 50; le Crédit foncier, de 917 50 à 915; les obligations foncières, de 1,095 à 1,096 25. Les actions du Nord ont monté de 375 à 908 75. Strasbourg s'est tenu à 845. Lyon a fléchi de 2 50 à 947 50. Orléans s'est tenu à 1,047 50; Bâle, à 347 50; l'Ouest, à 765. Rouen a monté de 11 25 à 1,073 75; le Havre, de 1 25 à 513 75; Saint-Germain, de 75 à 1,870; Dieppe, de 5 à 355; Dijon, de 7 50 à 567 50. Gray a fléchi de 2 50 à 547 50. Le Midi a monté de 625 à 632 50; Cherbourg, de 3 75 à 628 75; La Teste, de 2 50 à 267 50. Sceaux a fléchi de 5 à 230.

Jeudi. — Les premiers cours étaient fermes, mais la rente a fléchi à la clôture et a entraîné la plupart des valeurs. Quelques chemins de fer cependant ont continué leur mouvement de hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 05 à 80 45, et a fléchi à terme de 15 à 80 35. La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 25 à 103 25, et a fléchi à terme de 20 à 103 15. La Banque a monté de 5 à 2,745. Le Crédit mobilier a varié de 937 50 à 932 50. Le Crédit foncier a fait 915. Le Nord a varié de 907 50 à 906 25; Strasbourg, de 848 75 à 845; Lyon, de 947 50 à 948 75; Orléans, de 1,045 à 1,040; Rouen, de 1,080 à 1,090; le Havre, de 520 à 512 50; Bâle, de 347 50 à 350. Avignon a fait 810; l'Ouest, 767 50; Gray, 547 50; Dijon, 570; le Midi, 625 et 640; Montereau, 305 et 315; Dieppe, 360 et 365; Sceaux, 215; La Teste, 264 50. Saint-Germain a monté de 1,890; Versailles, à 350; Cherbourg, à 627 50.

Vendredi. — La bourse a été calme. Les cours étaient généralement offerts. Cependant une grande partie des primes ontété livrées sur les chemins. On s'occupait beaucoup de faire ses reports et de préparer sa liquidation. Le 3 0/0 a varié au comptant de 80 35 à 80 30; le 4 1/2 0/0, de 103 25 à 103 15. La Banque a fait 2,745; le Nord, de 907 50 à 905. Strasbourg a fait 845; Lyon, de 950 à 943 75; Orléans, de 1,045 à 1,042 50; Rouen, de 1,090 à 1,095; le Havre, à 520; Cherbourg à 530; le Midi, de 635 à 637 50; Montereau, de 315 à 340; l'Ouest, de 772 50 à 770; Bâle, de 350 à 347 50; Saint-Germain, de 1,890 à 1,920.

J. Mats.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 9 au 15 avril 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	Noms des lignes	9 comp.	9 terme	11 comp.	11 terme	12 comp.	12 terme	13 comp.	13 terme	14 comp.	14 terme	15 comp.	15 terme
714	913*	99	200,000	400	tout.	36 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord	907 50	907 50	910 »	911 25	905 »	903 »	904 75	903 75	906 25	907 50	905 »	905 »
tout.	137	99	72,000	500	tout.	20 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	105250	1055 »	105750	1065 »	106250	1065 »	107375	107750	1090 »	108750	1095 »	1090 »
tout.	92	97	40,000	500	tout	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1851	Rouen au Havre	507 50	»	513 »	503 75	502 50	505 75	513 75	517 50	517 50	520 »	520 »	522 50
tout.	51	94	24,000	500	400	8 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	330 »	»	350 »	»	350 »	»	353 »	»	365 »	»	355 »	»
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	622 50	622 50	622 50	623 75	625 »	622 50	628 75	630 »	627 50	628 75	630 »	622 50
tout.	23	89	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	1770 »	177750	1750 »	1800 »	1795 »	1795 »	1870 »	1850 »	1890 »	1890 »	1920 »	1930 »
tout	17	94	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	340 »	»	345 »	»	330 »	»	347 50	»	350 »	»	350 »	»
142	»	99	50,000	500	250	21 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	750 »	750 »	755 »	760 »	765 »	765 »	765 »	765 »	767 50	767 50	770 »	770 »
tout.	11	50	9,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	212 50	»	222 50	»	225 »	»	200 »	»	215 »	»	210 »	»
928	1382	99	200,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	105250	105375	1055 »	105250	104750	1045 »	104750	1045 »	1040 »	1040 »	104250	105375
627	660	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg	847 50	846 75	851 25	882 50	850 »	845 »	845 »	845 »	845 »	848 »	843 »	842 50
141	196	99	84,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	350 »	348 75	352 50	355 »	347 50	360 »	347 50	330 »	350 »	350 »	347 50	»
»	175	99	32,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray	340 »	323 50	350 »	330 »	350 »	351 25	347 50	347 »	350 »	347 50	346 »	»
332	513	99	210,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	954 »	951 25	952 »	952 50	947 50	947 50	947 50	950 »	950 »	948 75	942 75	942 50
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Montereau à Troyes	305 »	305 »	305 »	305 »	303 »	305 »	303 »	»	313 »	317 50	3.0 »	342 50
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1)	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	560 »	560 »	560 »	562 50	560 »	562 50	567 50	570 »	570 »	580 »	580 »	582 50
tout.	87	perp.	2,200	5,000	tout.	488 fr. p. 1 an.	janv. 1853	St-Étienne à Lyon	10525 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	400	»	»	1384 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Dº (8) d'industrie	38500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	70,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	818 »	815 »	812 50	812 50	802 50	807 50	810 »	810 »	810 »	807 50	807 50	806 25
»	750	99	131,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	626 25	625 25	627 50	628 75	626 25	627 50	632 »	633 75	638 75	635 »	637 50	637 50
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à La Teste	260 »	»	262 50	»	265 »	»	267 50	»	267 50	»	»	»
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1852	Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	50	90	9,400	500	tout	27 50 p. 1 an.	janv. 1852	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
							Rentes 3 0/0		80 »	80 50	80 75	80 85	80 25	80 15	81 40	80 50	80 45	80 35	80 30	80 30
							Rentes 4 1/2 0/0		103 45	103 75	103 75	103 8	103 25	103 45	103 »	102 85	102 25	103 05	103 15	103 30
							Banque de France		2750 »	»	2745 »	»	2735 »	»	2740 »	»	2745 »	»	2745 »	»
							Crédit mobilier		915 »	920 »	941 25	942 50	930 »	912 50	922 50	932 50	932 50	932 50	927 50	926 25
							Comptoir national		698 75	700 »	700 »	701 5	700 »	697 50	697 50	697 50	697 50	697 50	702 50	692 50
							Banque foncière		890 »	887 50	[illegible]2 50	915 »	920 »	917 50	915 »	917 50	912 50	913 »	»	920 »
							Dº Obligations (Cert.)		1100 »	1100 »	1100 »	1100 »	109250	1095	109625	109750	109250	»	109625	109625

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 9 au 13 avril 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour	Prix de rembour.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	9	11	12	13	14	15
1851.	150,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril.	janv. juill.	Nord-Boulogne	371 25	372 50	373 75	378 75	372 75	»
Dº	80,000	50 —	1,050	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	«	1142 50	1142 50	1143 75	1145 »	1145 »
1852.	60,000	99 —	333	250	625	12 50	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	552 50	553 75	552 50	552 50	552 50	550 »
1852.	182,333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelles 3 0/0	347 50	348 75	340 75	347 50	347 50	347 50
Dº	3,300	99 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Dº	50,300	99 —	500	250	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	575 »	573 »	»	575 »	»	573 »
1848.	11,431	44 —	1,125	tout.	1,250	25	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	1120 »	»	1120	1120 »	»
Dº	6,201	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	1110 »	1110
1853.	4,465	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Ouest	»	1120 »	»	»	1120 »	»
1841.	7,219	30 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,931	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,888	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	1147 50
1848.	13,333	61 —	750	tout.	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	1140	1140	»	1140	»	1140
1852.	150,000	99 —	340	140	500	7 50	»	janv. juill.	Dº Nouvelle 1852	362 50	262 50	361 25	361 25	362 50	362 50
1845.	5,887	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	4,908	68 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	1120	»	1120
1846.	15,000	70 —	1,000	tout.	1,250	25	Dº	mars. sept.	Rouen au Havre	1030	1080 »	»	1080 »	1080 »	»
1849	5,100	37 —	800	tout.	1,250	30	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	1230 »	»	»	»	1230
1843.	2,775	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	250	625	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	540 »	540	540 »	540 »	»	540
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 8 au 14 avril. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes	8	9	11	12	13	14
Nord	912 50 à 910 »	906 25 à 912 50	902 50 à 910 »	902 50 à 910 »	902 50 à 910 »	902 50 à 910 »
Paris à Strasbourg	840 » à 856 25	850 » à 852 50	832 50 à 855 »	850 50 à 852 50	847 50 à 850 »	847 50 à 830 »
Cie d'Orléans	1040 » à 1050 »	1050 » à 1075 »	1050 » à 1175 »	1050 » à 1175 »	1050 » à 1075 »	1050 » à 1015 »
Paris à Rouen	1050 » à 1075 »	1050 » à 1075 »	1037 » à 1062 50	1037 50 à 1062 50	1050 » à 1062 50	1062 50 à 1080 »
Rouen au Havre	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	513 50 à 525 »
Lyon	960 » à 956 25	955 » à 910 »	950 50 à 955 »	950 » à 955 »	947 50 à 952 50	947 50 à 950 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair.	D. Cours	Dénomination	Pair.	D. Cours	Dénomination	Pair.	D. Cours	Dénomination	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	835 »	Seyssel (français)......Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	450	Sécurité......mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1160	Dº (anglais)......Asph.	400	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde......mar.	5000	5 0/0 b.
— Paton	25	52 50	Bastennes......Asph.	1000	460	— — 2e série	100	45 »	Vigie......mar.	5000	10 0/0 b.
— Courtois	50	45 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1575	— de Besançon	430	545 »	Nationale......Inc.	5000	136 0/0 b.
Sambre à l'Oise......canal.	1000	610	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4500 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale......Inc.	5000	300 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord)...... Forg.	500	500	— de Versailles	500	825	Union......Inc.	5000	62 0/0 b.
Tenet......(cuivre).	100	125 »	Alais......Forg.	3000	[illegible]	— Cherbourg	500	400	France......Inc.	5000	40 0/0 b.
Vieille-Montagne......(zinc).	300	1315 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	[illegible]	Messageries Nationales.	10000	[illegible]	Phénix......Inc.	4000	2200 b.
Prusse Rhénane......(zinc).	375	1043	Providence......Forg.	1000	1105	—— Caillard	1000	[illegible]	Providence......Inc.	2500	22 0/0 b.
Meuse......(zinc).	250	340	[illegible] N. [illegible]......Forg.	500	310 »	Gondoles parisiennes	50	172 50	Urbaine......Inc.	5000	12 0/0 b.
Stolberg......(zinc).	750	1176	[illegible] N. liber.	800	850	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2500	Confiance......Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)......cuivre.	100	64	Valentin-Coq...... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	[illegible] d'Avignon	[illegible]	[illegible]
Blanzy......charb.	1000	1955	Soc. Cail et Cie...... Usine.	1000	1300	Favorites......Omnibus.	500	[illegible]	— de Cette	[illegible]	[illegible]
Grand'Combe......charb.	1000	1550	Christofle...... Usine.	500	800	Hirondelles......Omnibus.	1000	550	— de Fampoux	25	»
Chazotte......charb.	1/3500	430	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	800 »	Orléanaises......Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies.. Belg.	1000	1850 P.
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles......Omnibus.	500	610	— d'Aix-la-Chap.	375	575
Pont-de-Loup (sud)......charb.	1000	200	Gaz anglais... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén.. Pet. V.	500	530 »	— de Montluçon	500	510
Mines de la Loire......charb.	[illegible]	710 »	— français... (Dito)	500	[illegible]	[illegible]......Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	261
Centre-du-Flénu......charb.	1000	434	— parisien... (Dito)	1000	1500 »	Lutéciennes.. Pet. voit.	500	800 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu......charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides......Pet. voit.	500	625	Maberly (Amiens)	500	900
Épinac......charb.	1/2 400	300	— du Nord (Batign.)	500	675 »	Générale......Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	613
Haute-Loire......charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français......mar.	5000	11 3/4 0/0 b.	Gamaches	500	490
Montchanin......charb.	2000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports......mar.	5000	16 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	130
Azincourt......charb.	[illegible]	300	— de Bayonne	»	»	Mélusine......Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	495

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 624. 12e ANNÉE. — N° 17 SAMEDI 23 AVRIL 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loysel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l



SOMMAIRE.

Concession du chemin de fer Grand-Central.

Le *Moniteur* du 22 avril contient :

1° Un rapport de M. le ministre des travaux publics sur les motifs qui ont déterminé le gouvernement à concéder le réseau des chemins de fer du Centre méridional ;

2° Le décret impérial, en date du 21 avril, approuvant ladite concession ;

3° La convention passée le 30 mars dernier entre M. le ministre des travaux publics et MM. le comte de Morny,
J. Masterman,
Comte H. de Pourtalès Gorgier,
Matthew Uzielli,
Calvet-Rogniat,
Marquis de Latour Maubourg,
Hutchinson,
pour la concession et l'exécution en deux parties du réseau suivant :

A.—Du chemin de fer de Clermont à Lempdes : 59 kilomètres ;

Du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot (bassin d'Aubin) avec embranchement sur Marcillac (minières de fer) : 155 kilom.

Du chemin de fer de Coutras (près Libourne) à Périgueux : 74 kilomètres ;

En tout 288 kilomètres, aux risques et périls de la Compagnie, dans un délai de quatre ans.

Les relevés de la statistique officielle évaluent les produits nets de ces trois sections à 5 1/4 0/0 de la somme dépensée.

Les actions à émettre ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes, soit 200 fr. par action. La Compagnie a décidé, conformément à cette disposition, qu'il serait appelé de suite 200 fr. par action, ce qui permettra de négocier et de coter les titres sans aucun délai.

B.—De la section de Lempdes par Aurillac, à la rivière du Lot, destinée à compléter la ligne de Clermont à Montanbau : 156 kilomètres.

Du chemin de fer de Limoges à Agen, par Périgueux : 223 kilomètres.

Du chemin de fer de Périgueux à Aurillac (point de passage de la section de Lempdes au Lot) par Brives, et de Lempdes à Saint-Etienne par le Puy, formant le complément de la ligne de Bordeaux à Lyon : ensemble 248 kilomètres.

Longueur totale de la seconde partie de la concession : 627 kilomètres, qui seront exécutés dans les conditions de la loi du 11 juin 1842 et procureront à la Compagnie un revenu net évalué à 5 1/2 0/0 par les études statistiques de l'administration.

Pour commencer ces travaux et les finir, l'Etat ne sera soumis à aucun terme de rigueur ; il n'aura à consulter que les ressources du budget : aussi la convention réserve-t-elle un délai de cinq ans pour régulariser et rendre définitive par un décret et par une loi de crédits la concession des 627 kilomètres de la seconde partie du réseau.

La Compagnie, de son côté, n'émettra des actions ou obligations, pour la concession B, que lorsque la convention sera devenue définitive sur ce point.

Nous n'avons rien à ajouter aujourd'hui aux considérations d'intérêt général qui motivent et justifient la concession qui vient d'être faite ; nous signalerons seulement la haute prudence avec laquelle le gouvernement a procédé et les précautions qu'il a prises pou éviter, tant à la place qu'au Trésor, tout embarras provenant de l'émission d'un trop grand nombre d'actions et de travaux immédiats à la charge des finances publiques.

Une autre circonstance digne d'intérêt est la déclaration faite par M. le ministre des travaux publics dans son rapport à l'Empereur, au sujet des nouvelles conditions d'art suivant lesquelles les travaux à la charge du Trésor seront exécutés.

« L'État, dit le rapport, qui se réserve » d'exécuter les travaux d'après le système » qui lui paraîtra le plus économique, profi» tera non seulement des progrès déjà obte» nus, mais encore de ceux que l'expérience » produira dans la suite pour la *construction* » *des chemins de fer à bon marché. Les ter*» *rassements et les ouvrages d'art étant faits* » *pour une seule voie, avec des tolérances* » *nouvelles de pente et de courbe que les* » *hommes de l'art reconnaissent aujourd'hui* » *parfaitement praticables* dans un pays dont » les montagnes arrondies sont, dans la plu» part des cas, faciles à contourner, la dé» pense de l'État, autant qu'il est possible de » le prévoir, sera renfermée entre 60 et 70 » millions) » (95,700 fr. à 111,600 fr. par kilomètre).

Cette déclaration officielle sera reçue avec joie par toutes les localités, encore si nombreuses en France, que leur isolement ou leur situation topographique dans une région à sol accidenté condamnaient à n'avoir jamais de chemin de fer, si les anciennes règles d'art imposées par les ingénieurs du gouvernement eussent été maintenues.

Nous ne sommes plus seuls maintenant à plaider la cause des chemins de fer à bon marché; M. le ministre des travaux publics, après avoir fait étudier la question, la déclare aujourd'hui résolue, et il en applique les bénéfices à l'État sans nouvel ajournement. C'est y admettre en même temps les Compagnies, non seulement celle du Grand-Central, mais

aussi toutes celles qui pourront se constituer à l'avenir.

Les terrassements et les ouvrages d'art n'étant plus faits que pour une seule voie, de nouvelles tolérances étant accordées pour les pentes et pour les courbes, il ne reste plus qu'à réduire les vitesses *minima* auxquelles les trains de marchandises et de voyageurs doivent marcher, pour qu'il devienne possible de substituer presque partout, dans un temps donné, des chemins de fer vicinaux aux routes de terre, en diminuant à la fois les dépenses de construction, celles du matériel et celles non moins importantes de l'exploitation.

Dans ce système, les chemins de fer ne coûteront pas plus de 100,000 fr. par kilomètre dans des conditions moyennes; ils pourront même descendre à 80,000 fr.; les frais d'exploitation, avec un matériel léger et des vitesses de 10 kilomètres à l'heure pour les marchandises, de 30 pour les voyageurs, n'excéderont pas 40 0/0 sur une recette brute de 10,000 fr. par kilomètre, ce qui laissera un produit net de 6,000 fr., soit 6 à 7 1/2 0/0 de revenu.

C'est bien moins l'industrie des chemins de fer qui profitera de cette réforme dans les conditions techniques et financières de premier établissement et d'exploitation des chemins de fer, que la fortune publique, qui s'accroîtra de toutes les richesses naturelles aujourd'hui stériles et mises ainsi en valeur, de tous les produits nouveaux mis en circulation, et des développements donnés au travail et à l'épargne. Le chemin de fer Grand-Central, qui est le point de départ de ce nouveau système, et qui en recueillera le premier les bénéfices, doit donc être le bien-venu de tous, aussi bien des populations qu'il enrichira directement par ses travaux, que de celles à qui une prochaine et complète satisfaction est promise par son exemple.

J. Mirès.

Projets de chemins de fer.

La concession du chemin de fer Grand-Central, dont il était question depuis quelque temps et que le *Moniteur* publie ce matin, a fait remettre à l'ordre du jour beaucoup de projets qui ont servi de base à des spéculations très-diverses.

Au courant de tous les bruits qui circulent, de toutes les combinaisons qui s'élaborent, nous avons considéré comme inutile d'en entretenir nos lecteurs et de donner à ceux-ci des espérances, à ceux-là des craintes sans autre base que les désirs des faiseurs de projets.

Pour le chemin de Montereau, par exemple, quoique des négociations sérieuses soient engagées, il n'y a cependant, comme pour beaucoup d'autres, encore rien de fait, rien de résolu; il a suffi néanmoins pour faire monter de plus de 100 fr. les actions de ce chemin si improductif, que l'on mit en circulation la nouvelle que plusieurs compagnies proposaient de le racheter : les unes, pour l'empêcher d'aller plus loin; les autres, pour le compléter et le rendre indépendant en lui donnant pour tête le chemin de Paris à Provins par Vincennes, et pour queue le prolongement sur Chaumont.

Il en est de même de beaucoup d'autres affaires analogues. Le gouvernement statuera sur chacune d'elles avec la sagesse et la justice dont il a déjà donné tant de preuves; il refusera son concours à toute œuvre prématurée ou conçue dans un esprit dangereux, et appellera successivement, dans la mesure que la prudence et les ressources du Trésor peuvent commander, tous les points du territoire à jouir des bienfaits des chemins de fer. On doit, à cet égard, s'en reposer sur la sollicitude de l'Empereur et de ses ministres.

Pour nous, nous nous bornerons à enregistrer les décisions officielles, étant bien assuré qu'elles seront toujours profitables au pays, et nous n'épouserons à l'avance aucune querelle, nous ne servirons aucune spéculation, aucun intérêt particulier.

J. Mirès.

Les chemins de fer en Angleterre.

FUSION. — CONCURRENCE.

La Chambre des communes avait institué, au commencement de la session, un comité pour examiner les nombreuses propositions de fusion soumises au Parlement par les Compagnies de chemins de fer, comme le seul moyen de préserver cette industrie d'une ruine certaine, et de garantir la continuation des services qu'elle rend au public.

Ce comité, après avoir entendu les hommes qui dirigent ces Compagnies, et examiné les questions qui se rattachent à leur exploitation, est arrivé, sans pouvoir arrêter de propositions formelles sur le principe même de fusion, à cette époque de la session où les comités chargés de prononcer sur des intérêts privés sont tenus, d'après les règlements de la Chambre, de produire leur rapport.

Le comité vient, par l'organe de son rapporteur, M. Cardwell, de s'acquitter de cette obligation.

Le rapporteur déclare d'abord qu'il est impossible au comité de donner un avis sur les propositions de fusion qui lui sont soumises, sans s'être formé une opinion sur le système de fusion en général; qu'il ne peut en autoriser une sans les permettre toutes, et surtout quand une des fusions proposées a pour objet de réunir en une seule Compagnie plusieurs Compagnies représentant 60 millions liv. st., soit *quinze cent millions de francs*, c'est-à-dire presque le tiers du capital engagé dans l'industrie des chemins de fer, et exploitant près de 2,000 kilomètres.

Le comité demande donc à continuer ses investigations sur le système de fusion qui touche à tant d'intérêts, et qui, du consentement des Compagnies, doit amener un changement radical dans les règles suivies jusqu'à présent pour les concessions, et dans les rapports des Compagnies avec l'Etat.

Mais en même temps le comité propose des mesures qui ont pour objet d'arrêter, autant qu'il est possible, sans recourir à la fusion elle-même, les funestes effets de la concurrence, qui non-seulement compromet les intérêts engagés dans l'industrie des chemins de fer, mais la sécurité même, cette première condition de l'utilité publique des chemins de fer.

Le comité demande d'abord qu'il soit apporté dans les nouvelles concessions de sages restrictions à ce droit de parcours commun qui présente les plus graves inconvénients dans la pratique, et dont on a surtout tant abusé en Angleterre pour donner une valeur exagérée à des lignes parasites, et forcer les lignes productives à acheter ces embranchements ou à leur abandonner un partage de trafic auquel elles n'avaient aucun droit.

Dans le même esprit, le comité déclare que puisqu'il est obligé de suspendre son avis sur les bills de fusion proposés, *il ne doit pas laisser les Compagnies existantes sans protection contre les nouveaux projets de chemins de fer*, qui n'ont d'autre objet que de se faire acheter par les Compagnies qu'ils menacent. Le comité demande donc qu'aucun bill ne soit autorisé sans le dépôt préalable d'un cautionnement qui garantisse l'exécution prompte et certaine, et il se croit d'autant plus autorisé à insister sur cette condition, que des projets comprenant un capital de 40,000,000 livres sterling, soit un milliard de francs, et plus de 3,000 kilomètres, ont été abandonnés après avoir reçu la sanction du Parlement.

Le comité ne fait pas le compte de tous ceux pour lesquels on a extorqué aux grandes Compagnies des prix de rachat absurdes ou des conditions de garanties d'intérêt ruineuses.

Le comité fixe le cautionnement au 10e des 3/4 du capital; il stipule soigneusement les valeurs dans lesquelles ce cautionnement devra être déposé à la cour de chancellerie. Si, au terme fixé pour l'achèvement du chemin, la Compagnie ne l'a pas livré à l'exploitation ou justifié du paiement d'au moins la moitié du capital en actions et de la dépense en travaux de la moitié de cette somme, le cautionnement est acquis à l'Etat et immédiatement versé au Trésor pour *faire partie du fonds consolidé des royaumes unis de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.*

Ces propositions ont été acceptées par la Chambre des communes après une discussion sans intérêt sérieux.

Il est à remarquer que la tendance du parlement est d'introduire dans la législation sur les chemins de fer des dispositions qui depuis longtemps ont été considérées et pratiquées en France comme les plus sûres garanties de l'utilité publique et des intérêts engagés dans cette industrie.

La doctrine du laisser-faire et du laisser-passer avait été jusqu'à présent appliquée en

Angleterre dans toute son étendue. Elle a produit une perte énorme de capital et compromis l'utilité générale qu'elle devait servir. Aujourd'hui, Parlement et Compagnies, tout le monde réclame l'intervention, le contrôle des pouvoirs publics ; mais malheureusement on s'y prend trop tard ; le mal est fait et trop grand pour être guéri par de simples règlements.

Nous sommes heureux de dire que rien de semblable n'existe encore en France, grâce aux principes qui ont présidé à l'établissement de nos chemins de fer. Moins riches, moins hardis que nos voisins, nous avons eu besoin du concours de l'Etat, et il y a mis pour condition un contrôle dont on n'a d'abord senti que les inconvénients, mais qui est devenu la sauvegarde de tous les intérêts engagés. L'Etat est, en outre, par les subventions et par la garantie d'intérêt, l'associé de l'industrie des chemins de fer, et sous peine de compromettre la fortune publique, il ne peut livrer cette industrie aux extravagances de l'esprit de concurrence et de spéculation.

D'utiles enseignements pour les deux pays peuvent être puisés dans l'expérience de ces dernières années ; mais l'avantage est de notre côté. Grâce au système qu'il a pratiqué par les concessions successives, le gouvernement français peut autoriser des fusions sur une échelle raisonnable. Ces fusions ont le double avantage de rendre l'exploitation plus économique et plus utile en la simplifiant, et de faciliter l'établissement des lignes secondaires, en augmentant dans de sages limites le crédit et la puissance des compagnies existantes. Le Parlement, sous ce rapport, n'est pas dans une position aussi facile que notre gouvernement, mais il peut tirer parti des règlements sur lesquels notre législation a établi le contrôle de l'administration publique. Nous avons, à notre tour, par le triste exemple de ce qui s'est passé en Angleterre, à nous garantir des prétentions abusives des localités, mais surtout des excès de l'esprit de spéculation et de la concurrence sans limites. Nous avons beaucoup moins de chemins de fer que les Anglais, mais nous avons des chemins de fer plus productifs et par conséquent mieux faits, mieux entretenus et mieux exploités. Tout le secret de cette supériorité, on ne saurait trop le répéter, est dans le système suivi jusqu'à ce jour par le gouvernement et par l'industrie privée. Nous avons marché plus lentement, mais plus sûrement vers le but de l'utilité publique. Persévérons dans cette voie, avec le développement d'activité et de ressources que comportent des temps meilleurs, il en résultera le progrès constant de la fortune publique et privée, dont l'industrie des chemins de fer est le plus ferme appui.

J. Mirès.

Chemin de fer Grand-Central.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Votre Majesté, dans sa haute et impartiale sollicitude, s'est proposé d'appeler successivement, dans la mesure que la prudence et les ressources du Trésor pourront commander, tous les points importants du territoire à jouir du bienfait des chemins de fer et à participer au mouvement général du commerce et de l'industrie, qui en est partout l'heureuse conséquence.

Le projet de décret que j'ai préparé par les ordres de Votre Majesté, et que j'ai l'honneur de soumettre à son approbation, est conçu dans cette pensée de justice distributive.

Il a pour but de donner satisfaction à une vaste contrée trop longtemps laissée dans l'oubli, malgré les charges qu'elle supporte, et malgré les grandes richesses enfouies dans son sein, que la difficulté des communications a seule empêché, jusqu'à ce jour, de mettre en valeur.

Il s'agit, en effet, de concéder à l'industrie particulière l'exécution de trois grandes lignes de chemins de fer traversant le centre de la France, du nord au sud et de l'est à l'ouest, et présentant dans leur ensemble un développement de 915 kilomètres.

Je demande à Votre Majesté la permission d'appeler en quelques mots son attention sur le classement de ces chemins de fer et sur la combinaison financière de l'entreprise.

La concession comprend, en partie définitivement, en partie conditionnellement :

Un chemin de fer de Clermont à Montauban ;
Un chemin de fer de Limoges à Agen ;
Un chemin de fer de Lyon à Bordeaux.

Le choix de ces lignes est bien loin d'être arbitraire. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte de France et de remarquer les nombreux départements qu'elles doivent traverser, les grandes industries qu'elles doivent vivifier, les villes qu'elles doivent unir, notamment Lyon, Bordeaux, Toulouse, pour demeurer convaincu qu'au point de vue militaire, autant qu'au point de vue commercial et administratif, elles sont destinées à entrer nécessairement dans le réseau des chemins de fer français, s'il est tracé par une administration prévoyante.

Ces lignes ont, en outre, l'avantage de prolonger les chemins déjà concédés, de proche en proche, par allongement continu, et d'aboutir aux points où se fera plus tard le raccordement du réseau pyrénéen, de manière à éviter, autant que possible, les lacunes et les longs détours, si contraires à l'intérêt du public.

Le chemin de Clermont à Montauban n'est-il pas, en effet, le prolongement naturel de la ligne de Paris à Clermont vers Aurillac, Montauban, Toulouse et Foix ? Au moyen d'un embranchement sur Marcillac, il portera l'activité dans les bassins houillers, pour ainsi dire inépuisables, de Brassac et de l'Aveyron, et mettra leurs produits à la portée de nombreux centres de consommation qui sont aujourd'hui tributaires de l'étranger. Ce chemin a été depuis longtemps étudié et soumis aux enquêtes ; il est vivement désiré par les populations. Sous le rapport de l'économie, il aura le grand avantage de fournir au chemin de fer de Lyon à Bordeaux une section commune de 120 kilomètres.

Le chemin de Limoges à Agen, dont les études sont complètes jusqu'à Périgueux et très-avancées pour le surplus de la ligne, est, de son côté, le prolongement le plus direct du chemin de Paris à Limoges sur Périgueux, Agen, et plus tard sur les Pyrénées. Il suit la direction de la route impériale de Paris à Baréges ; il traverse, dans le Limousin et la Dordogne, l'une de nos principales agglomérations de forges et de hauts fourneaux, et leur procure à bon marché le combustible minéral qui leur manque absolument ; il est destiné à mettre un jour les capitales de cinq grands départements, Périgueux, Agen, Auch, Tarbes, Pau, en rapport avec Paris par la voie la plus courte.

Indépendamment de son utilité stratégique, le chemin de Lyon à Bordeaux, par Coutras et Saint-Etienne, a une importance qui ne saurait être contestée. Il suffit de faire remarquer qu'il aura pour résultat de relier un de nos principaux ports de l'Océan avec le centre manufacturier le plus considérable de l'Empire, et plus tard, inévitablement, avec la Suisse, l'Allemagne centrale et l'Italie supérieure. De toutes celles qui pourraient lui être opposées, cette ligne sera la plus directe, et notablement la plus courte. Au moyen de la section de Bordeaux à Coutras, déjà exploitée (54 kilomètres) ; de la section de Coutras à Périgueux, mise à la charge exclusive de la Compagnie (74 kilomètres) ; de la section de la Capelle à Lempdes, empruntée au chemin de Clermont à Montauban (120 kilomètres) ; de la section de Saint-Etienne à Lyon, déjà exploitée (56 kilomètres), cette grande ligne, qui doit avoir un parcours de 550 kilomètres, n'exigera que la construction de deux lacunes, formant ensemble 248 kilomètres, pour être entièrement achevée.

Tels sont, Sire, les puissants motifs qui ont déterminé le classement provisoirement consacré par la convention.

Je dis provisoirement, car toutes les clauses du traité soumis à Votre Majesté ne seront pas également irrévocables.

La concession est divisée en deux parties distinctes :

La première, qui sera seule définitive immédiatement, comprend le chemin de Clermont à

Lempdes (59 kilomètres) ;

Le chemin de Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac (155 kilomètres) ;

Le chemin de Coutras à Périgueux (74 kilomètres) ; en tout, 288 kilomètres.

La Compagnie prend l'engagement d'exécuter en quatre ans ces 288 kilomètres, sans subvention et sans garantie d'intérêts de la part de l'État. Son capital sera divisé en actions et en obligations. Les actions ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action ; les obligations ne pourront être émises qu'aux époques qui seront déterminées par l'autorité supérieure. D'après les relevés statistiques, le produit net sera d'environ 5 1/1 0/0 de la somme dépensée. Cette première partie de la concession s'appliquant à des sections depuis très-longtemps étudiées et d'une utilité incontestable, procurant gratuitement à l'État 288 kilomètres de chemins de fer, et entourée d'ailleurs de précautions nouvelles stipulées dans l'intérêt du crédit public, ne saurait évidemment soulever la moindre objection.

La seconde partie de l'entreprise comprend :

1° La section de Lempdes à la rivière du Lot, destinée à compléter la ligne de Clermont à Montauban (156 kilomètres) ;

2° Le chemin de fer de Limoges à Agen (223 kilomètres) ;

3° Les deux lacunes forment le complément de la ligne de Lyon à Bordeaux (248 kilomètres) ;

En tout, 627 kilomètres.

Ces 627 kilomètres seront exécutés dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, c'est-à-dire que l'État achètera les terrains, fera les travaux d'art et les terrassements, et la Compagnie fournira le ballast, la voie de fer et le matériel roulant. Pour remplir son engagement, la Compagnie devra dépenser une somme de 50 millions, qui, d'après des relevés approximatifs, donnera un revenu net d'environ 5 1/2 0/0.

L'État, qui se réserve d'exécuter les travaux d'après le système qui lui paraîtra le plus économique, profitera non-seulement des progrès déjà obtenus, mais encore de ceux que l'expérience produira dans la suite pour la construction des chemins de fer à bon marché. Les terrassements et les ouvrages d'art étant faits, pour une seule voie, avec des tolérances nouvelles de pente et de courbe que les hommes de l'art reconnaissent aujourd'hui parfaitement praticables, dans un pays dont les montagnes arrondies sont, dans la plupart des cas, faciles à contourner, la dépense de l'État, autant qu'il est possible de le prévoir, sera renfermée entre 60 et 70 millions.

Pour commencer les travaux et les finir, l'État ne sera soumis à aucun terme de rigueur ; il n'aura à consulter que les ressources annuelles du budget.

La Compagnie, de son côté, ne sera autorisée à émettre des actions ou des obligations pour la formation du capital que cette seconde partie de l'entreprise rendra nécessaire, que lorsque, sur ce point, la convention sera devenue définitive.

Je prie Votre Majesté de vouloir bien remarquer que ce traité n'aura ce caractère que lorsque les engagements de l'Etat auront été confirmés par un décret spécial consacrant la concession et le classement des chemins, et par une loi ratifiant la charge imposée au Trésor. Le décret et la loi devront intervenir dans le délai de cinq ans, pendant lequel la concession ne pourrait être accordée à une autre compagnie, mais après lequel toutes les parties reprendraient leur liberté.

En dernière analyse, assurer, dans tous les cas, sans le concours du Trésor, l'exécution de 288 kilomètres de chemin de fer ; garantir éventuellement l'exécution de 627 kilomètres, moyennant un sacrifice relativement peu considérable ; au moyen d'une rémunération d'abord faible, mais susceptible de s'accroître, intéresser l'industrie privée à déployer son activité dans des pays encore neufs ; relier les principales villes du Midi entre elles et avec la capitale : telle est en résumé, Sire, l'œuvre importante que Votre Majesté avait depuis longtemps conçue, et qui provoquera la vive et juste reconnaissance de nombreuses populations qui ont pu jusqu'ici se croire déshéritées.

J'ai l'honneur, Sire, d'être avec le plus profond respect,

De Votre Majesté,
Le très-humble et très-obéissant serviteur,

P. MAGNE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu le sénatus-consulte du 23 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 et celle du 15 juillet 1845, titre VII ;

Vu la convention passée le 30 mars 1853 entre nos ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et les personnes ci-après dénommées :

Vu deux certificats délivrés le 1er avril 1853 par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt des sommes et valeurs représentant un cautionnement de 2 millions ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention ci-annexée, intervenue le 30 mars 1853 entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et MM. le comte de Morny,
J. Masterman,
le comte H. de Pourtalès-Gorgier,
Matthew Uzielli,
Calvet-Rogniat,
Samuel Laing,
le marquis de Latour Maubourg,
Hutchinson,
est approuvée.

En conséquence, le chemin de fer de Clermont-Ferrand à Lempdes, le chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac, et le chemin de fer de Coutras à Périgueux, sont dès à présent et définitivement concédés aux susnommés, qui les exécuteront entièrement à leurs frais, conformément aux conditions déterminées par le titre Ier du cahier des charges, en date du 30 mars 1853, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 2. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à cette négociation avant l'accomplissement de la condition susdite.

Art. 3. Conformément à la convention ci-dessus approuvée, les concessions prévues par les art. 4 et 5 de ladite convention ne deviendront définitives que dans le cas où elles auraient été, dans un délai de cinq ans, confirmées en faveur de la Compagnie par un décret spécial rendu dans la forme des règlements d'administration publique, et par une loi, en ce qui concerne les engagements du Trésor.

Art. 4. La Compagnie ne pourra, par émission d'actions ou d'obligations, former le capital nécessaire à l'exécution des lignes qui font l'objet des art. 4 et 5 précités, que lorsque la concession de ces lignes sera devenue définitive, et dans les proportions qui seront fixées par l'administration.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 21 avril 1853.

NAPOLÉON.

Par l'empereur :

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

P. MAGNE.

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics,

Et MM.

Le comte de Morny, député au Corps législatif, grand-croix de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre de Léopold ;

J. Masterman, banquier, de la maison Masterman, Péters et compagnie ;

Le comte Henri de Pourtalès-Gorgier ;

Matthew Uzielli, banquier ;

Calvet-Rogniat, député au Corps législatif, président du Conseil général de l'Aveyron ;

Samuel Laing, membre du parlement anglais ;

Le marquis de Latour-Maubourg, député au Corps législatif ;

Hutchinson, président du Stock-Exchange.

L'an mil huit cent cinquante-trois, et le trente mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'ap-

probation par décret de l'Empereur, d'une part;

Et M. le comte de Morny, député au Corps législatif, grand-croix de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre de Léopold;

M. J. Masterman, de la maison Masterman, Péters et compagnie, de Londres, agissant tant en son nom personnel que comme mandataire et se portant fort de MM. Samuel Laing, membre du parlement anglais, et Hutchinson, président du Stock-Exchange de Londres;

M. le comte Henri de Pourtalès-Gorgier;

M. Matthew Uzielli, banquier;

M. Calvet-Rogniat, député au Corps législatif, président du Conseil général de l'Aveyron;

M. le marquis de Latour-Maubourg, député au Corps législatif, d'autre part,

A été convenu ce qui suit:

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à

MM. le comte de Morny,
J. Masterman,
Le comte H. de Pourtalès-Gorgier,
Matthew Uzielli,
Calvet-Rogniat,
Samuel-Laing,
le marquis de Latour-Maubourg,
Hutchinson,

1° Le chemin de fer de Clermont-Ferrand à Lempdes;

2° Le chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac;

3° Le chemin de fer de Coutras à Périgueux:

Le tout aux clauses et conditions du titre Ier du cahier des charges arrêté par lui, à la date de ce jour, et ci-annexé.

Art. 2. Les concessionnaires s'engagent à exécuter entièrement à leurs frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation desdits chemins, aux clauses et conditions du titre Ier dudit cahier des charges.

Art. 3. Les actions de la compagnie ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. Le ministre des travaux publics concède, en outre, aux susnommés, qui l'acceptent, les chemins de fer suivants:

1° La section du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Montauban comprise entre Lempdes et la rivière du Lot;

2° Les deux sections du chemin de fer de Bordeaux à Lyon comprises: l'une, entre Saint-Etienne et le chemin de fer de Clermont-Ferrand à Montauban; l'autre, entre ce dernier chemin et Périgueux;

3° Le chemin de fer de Limoges à Agen:

Le tout aux clauses et conditions du titre II du cahier des charges ci-annexé.

Art. 5. La concession dont il s'agit dans l'article précédent est dès à présent obligatoire pour la compagnie concessionnaire. En ce qui concerne l'Etat, elle devra être régularisée, dans un délai de cinq ans au plus tard, en faveur de ladite compagnie.

Dans le cas où, dans ledit délai, un décret spécial et une loi confirmant les engagements de l'Etat ne seraient pas intervenus, le présent article et l'article qui précède seraient considérés comme non avenus, et la concession formulée dans les articles 1, 2 et 3 resterait pure et simple.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

Et ont signé:

MM. le comte de Morny;
Masterman, pour lui et pour MM. Laing Hutchinson;
le comte de Pourtalès-Gorgier;
Matthew Uzielli;
Calvet-Rogniat;
le marquis de Latour-Maubourg.

Chemin de Strasbourg à Bâle.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et avenir, salut:

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu l'ordonnance du 14 mai 1838, portant autorisation de la Société anonyme fondée à Paris, sous la dénomination de chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu la délibération prise par l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie, le 19 avril 1852;

Le conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. La nouvelle rédaction proposée pour l'art. 40 des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle est approuvée, telle qu'elle est contenue dans l'acte passé le 31 mars 1853 devant Me Turquet et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

2° Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.

Fait au palais des Tuileries, le 15 avril 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur:

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur,

F. DE PERSIGNY.

Chemin de Dijon à Besançon.

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRAL DU 15 AVRIL.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon a eu lieu le lundi 18 avril, dans une des salles de Lemardelay, sous la présidence de M. Calley de St-Paul, président du Conseil d'administration.

Les actionnaires étaient nombreux; l'assemblée réunissait 93 membres représentant 8,405 actions ayant droit à 365 voix; elle était donc en nombre suffisant pour se constituer en assemblée extraordinaire et délibérer valablement sur les questions inscrites à l'ordre du jour.

M. le président, après avoir appelé au bureau en qualité de scrutateurs les deux plus forts actionnaires présents, et désigné M. Gaide, secrétaire de la Compagnie, pour remplir les fonctions de secrétaire de l'assemblée, a déclaré la séance ouverte et donne lecture du rapport.

Ce document commence par l'exposé de la situation financière.

Voici comment se résume cette situation:

Recettes:

Sur les actions,	8,004,250 fr.
Bénéfices sur fonds placés,	67,245
Ensemble,	8,071,495 fr.

Dépenses:

Acquisitions de terrains, indemnités, etc.,	1,270,146 92
Terrassements et ouvrages d'art,	748,967 04
Matériel, rails et coussinets,	1,169,729 56
Divers,	93,270 78
Total des frais d'établissement arrêté au 10 avril,	3,282,114 30
Il restait disponible à cette date:	
En caisse et en dépôt,	627,649 99
Placements en reports sur titres de rentes,	4,381,140 00
Versements en retard,	295,750 00
Total,	5,304,539 99

Cette somme se réduit à 5,276,239 99 si l'on tient compte de 28,300 fr. qui ont été versés au Sous-Comptoir des chemins de fer, et qui représentent la part proportionnelle du capital de la compagnie. Moyennant cette souscription, les actionnaires jouiront des avantages accordés aux actionnaires des autres chemins de fer.

Le rapport examine ensuite l'état des travaux. Il les représente dans une position très-avancée. Ils ont été continués tout l'hiver; les quatre cinquièmes des terrains sont acquis et les terrassements et ouvrages d'art ont été poussés avec une égale activité. Il résulte de cet ensemble de faits satisfaisants relatifs à la construction, que la première section de Dijon à Auxonne pourra être livrée à la circulation dans le moins de septembre prochain, et la totalité de la ligne de Dijon à Besançon dans le second semestre de l'année prochaine.

Après quelques explications sur un traité passé avec la compagnie de Lyon, traité également avantageux aux deux compagnies et qui a pour objet principal d'établir un tarif commun pour le transport des marchandises circulant sur les deux lignes, le rapport aborde la question du prolongement de la ligne sur Mulhouse. Le conseil d'administration, satisfait de la marche des négocia-

tions entamées avec le gouvernement, demande, pour traiter définitivement de la concession, s'il y a lieu, des pouvoirs suffisamment étendus.

Ces pouvoirs sont votés à l'unanimité. L'assemblée autorise ensuite le conseil d'administration, dans le cas de concession du prolongement,

1° A émettre 10,000 actions nouvelles qui seraient réparties entre les actionnaires au prorata des actions qu'ils possèdent;

2° A émettre pour dix millions d'obligations dont il déterminerait la forme et les conditions et qui seraient également offertes de préférence aux actionnaires;

3° A faire enfin des modifications aux statuts, notamment changer le titre de la Société, qui prendrait la dénomination de Compagnie de Dijon à Mulhouse et porter le nombre des actions à 83,000.

L'assemblée a ensuite approuvé les comptes arrêtés au 10 avril, ainsi que la souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer, et elle a nommé membre du Conseil d'administration M. Jules Migeon, député du Haut-Rhin, en remplacement deM. James Hutchinson, administrateur démissionnaire.

F. PETIT.

Chemin de fer de Dijon à Besançon.

RAPPORT

Présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 18 avril 1853.

Messieurs,

Nous avons divisé en trois parties le rapport que nous avons l'honneur de vous présenter.

La première résume notre situation financière au 10 avril et vous donne l'explication de nos divers comptes.

Dans la seconde, nous vous exposons l'état des travaux de construction de la ligne.

La troisième, enfin, est relative au traité passé par nous avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et au prolongement de notre chemin jusqu'à Mulhouse.

SITUATION DES COMPTES.

Dépenses générales d'établissement.

La somme de 12,702 fr. 90 c. qui figure en première ligne dans cette catégorie de dépenses pour frais antérieurs à la constitution de la Société s'applique à des paiements effectués par l'ancienne société concessionnaire pour personnel, frais de souscriptions et de placement d'actions.

Vous remarquerez que nous n'avons eu à rembourser aucun frais d'étude et de projet de tracé, ni aucune de ces lourdes charges qui grèvent d'ordinaire les transmissions de concession d'une Compagnie à une autre. La dépense que l'ancienne société a laissée à la charge de notre Compagnie vous paraîtra, sans doute comme à nous fort modérée.

Nous avons groupé dans le compte *Administration et frais généraux*, s'élevant à 54,662 fr. les dépenses générales de l'administration centrale, les frais du bureau de transfert que nos statuts nous obligeaient à conserver à Besançon, plus le coût de l'impression de nos actions, l'abonnement au timbre, les loyers des bureaux, frais d'insertion dans les journaux, etc., etc.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre précédent rapport, nous avons installé à Besançon un service spécial de contrôle et de surveillance des travaux de construction; la somme de 16,829 fr. 60 c. résume les dépenses de ce service.

En ce qui concerne les dépenses de construction proprement dite, nous avons déjà payé :

Pour acquisition de terrains..	1,270,146 92
Terrassement et ouvrages d'art	748,967 04
Matériel des voies..........	1,169,729 56
Total....	3,188,843 52
Sous déduction d'une retenue de garantie restée entre nos mains, de..................	244,139 24
Reste....	2,944,705 28
De nouvelles propositions qui nous sont adressées par notre ingénieur du contrôle, vont donner lieu à de nouveaux paiements. Ces nouveaux paiements, retenue réduite, s'élèvent à.... et porteront ainsi la somme to-	1,033,413 54
tale payée par la Compagnie à.	3,978,118 82

Caisse et valeurs disponibles.

Nous avons à entrer dans peu de détails sur les comptes réunis dans ce paragraphe.

Nos fonds sont au fur et à mesure de leur versement entre nos mains, déposés à la Banque de France; les sommes restant disponibles sont placées en reports sur rentes.

Ce mode de placement nous a permis de retirer des fonds disponibles des intérêts qui se sont élevés, y compris les intérêts résultant des dépôts chez les banquiers de Besançon, les intérêts perçus sur les versements en retard, à la

somme totale de..............	133,645 55
laquelle, déduction faite du montant des intérêts que nous avons servis aux actionnaires le 1er janvier, à raison de 2 fr. par action, ci..............................	66,400 »
demeure arrêtée au chiffre de....	67,245 55

et se retrouve classée dans les comptes créditeurs.

Compte des actionnaires.

La somme restant due par les actionnaires sur les 3e, 4e et 5e appels, n'était au 10 avril que de 295,750 fr. pour 4,139 actions; depuis le 10 avril, de nouveaux versements nous ont été faits, qui la réduisent à 247,750 fr. pour 3,295 actions.

Sous-Comptoir des chemins de fer.

Dès le 19 novembre, nous avons versé une somme de 28,300 fr. au Sous-Comptoir des chemins de fer, pour notre part proportionnelle dans la formation du capital du Sous-Comptoir, à raison de 1.70 0/0 du montant de nos actions.

Ce versement, qui se trouve représenté par des actions du Sous-Comptoir et qui nous associe aux produits de cette entreprise, a en même temps permis aux porteurs de nos titres de participer aux avances de fonds que le Sous-Comptoir opère sur dépôt de titres.

Nous espérons que la Banque de France accordera très-incessamment les mêmes facilités à nos actionnaires.

Compte de capital et autres comptes créditeurs.

Les divers comptes créditeurs qui figurent dans le tableau qui vous a été distribué, ne donnent lieu à aucune observation spéciale; leur titre explique suffisamment leur objet.

L'émission de nos titres au porteur a commencé le 5 mars; les transferts ont cessé dans nos bureaux à la même époque, et toutes les négociations s'opèrent maintenant sur des actions au porteur.

Nous avons en même temps organisé le service de la Caisse des dépôts; les porteurs de nos titres ont la faculté d'y déposer gratuitement leurs actions contre la remise d'un récépissé nominatif, conçu dans les termes et dans la forme généralement adoptés par les autres Compagnies.

Construction.

Les travaux de construction ont continué pendant l'hiver qui vient de s'écouler, à être poussés avec l'activité qui leur avait été imprimée dès le commencement de leur mise en train.

Vous avez pu juger, Messieurs, de l'état d'avancement des travaux, par l'exposé que nous vous avons présenté dans la première partie de ce rapport, des paiements déjà effectués et des paiements très-prochains à faire pour la construction.

Plus des quatre cinquièmes des terrains nécessaires à l'établissement de notre chemin ont déjà été achetés à l'amiable. Cette opération importante, et qui soulève souvent des difficultés et des contestations toujours longues à résoudre, a été conduite avec autant de rapidité que de sagesse, et n'a donné lieu à aucune plainte, aucune réclamation de la part des propriétaires.

Les terrassements, les travaux de maçonnerie ont été menés avec la même célérité; les neiges qui sont tombées en grande abondance pendant le mois de février, les ont forcément interrompus durant quelques semaines; mais au commencement de mars ils ont été repris avec une nouvelle vigueur.

Cinq aqueducs sont déjà construits, quatre ponts de la Saône sont fondés, le tunnel de Dôle a déjà sa calotte enlevée sur une longueur de 769 mètres, et les terrassements sont presque totalement achevés sur une longueur de 13 kilomètres, et entrepris sur une longueur équivalente.

Quelques retards ont eu lieu dans les livraisons du matériel des voies, notamment des rails, et nous avons craint un instant que ces retards ne vinssent ralentir l'exécution des travaux; mais, grâce aux démarches actives de l'entrepreneur auxquelles nous avons joint nos propres réclamations, nous avons pu obtenir des fournisseurs d'accélérer leur fabrication, et avons heureusement prévenu les interruptions dont nous étions menacés. Nous avons la confiance de pouvoir ouvrir vers le mois de septembre la section de Dijon à Auxonne, et si, comme nous l'espérons, il n'arrive pas d'accidents, nous pourrons ouvrir la ligne entière dans le courant du second semestre de l'année prochaine.

En même temps que nous hâtions l'exécution des travaux qui nous sont commandés par l'établissement de notre ligne dans les limites actuelles de notre concession, nous nous sommes préoccupés du développement qui pourrait résulter pour notre trafic d'un raccordement avec les chemins de fer suisses.

Les chemins de fer français ne se rattachent aux lignes de la Suisse que par deux points : au

CHEMIN DE FER DE DIJON A BESANÇON.

Situation générale des Comptes au 10 avril 1853.

COMPTES DÉBITEURS.

DÉPENSES GÉNÉRALES D'ÉTABLISSEMENT.

Frais antérieurs à la constitution de la Société,	12,702 f. 90 c.	
Administration et frais généraux.	54,662 »	
Surveillance et contrôle des travaux,	15,829 60	
Acquisition de terrains, indemnités, etc.	1.270,146 92	
Terrassements et ouvrages d'art,	748,967 04	
Matériel des voies,	1,169,729 56	
Mobilier et matériel des bureaux,	9,076 28	
		3,282,114 f. 30 c

CAISSE ET VALEURS DISPONIBLES.

En caisse,	8,117 f. 10 c.	
En portefeuille,	6,528 58	
A la Banque de France,	409,321 33	
Fonds disponibles chez les banquiers, à Besançon,	203,682 98	
Placements en reports représentés par titres de rentes,	4,381,140 »	
		5,008,789 fr. 99 c.

COMPTE DES ACTIONNAIRES.

Restant à verser sur les dixièmes appelés.	295,750 f. » c.	
		295,750 f. c,
Comptoir national d'escompte, souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer.	28,300 f. » c.	
		28,300 fr. » c.
		8,614,954 f. 29 c.

COMPTES CRÉDITEURS.

COMPTE DE CAPITAL.

Fonds social.	16,600,000 f. » c.	
A déduire pour versements non appelés,	8,300,000 »	
Reste,		8,300,000 f. » c
Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers	67,245 f. 55 c.	
Retenues de garantie sur les paiements faits à l'entrepreneur de la construction,	244,139 24	
Créditeurs divers,	295 50	
Restant à payer aux actionnaires sur les intérêts échus au 1er janvier,	3,274 »	
		314,954 f. 29 c.
		8,614,954 f. 29 c,

nord, par l'embranchement de Mulhouse à Bâle; au sud, par l'embranchement projeté de Lyon à Genève.

Une autre voie intermédiaire s'ouvrira sans doute, et sans avoir la pensée que notre Compagnie ait à solliciter elle-même la concession d'une ligne qui, de Besançon, se dirigerait par Pontarlier sur les Verrières, nous avons cru que nous devions appeler la création de cette ligne en en faisant connaître les avantages et les résultats; nous avons, en conséquence, chargé notre ingénieur d'étudier le projet de ce chemin.

Le conseil municipal de Besançon s'est associé à notre pensée et a voté une somme de 3,000 fr. pour sa part dans ces frais d'étude; nous avons lieu de croire que quelques-unes des communes traversées et quelques propriétaires et manufactures de la localité concourront aussi à cette dépense dans la même proportion.

Notre part dans ces frais sera donc peu importante.

Négociations avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

La situation topographique de nos deux chemins fait de nos Compagnies deux alliées naturelles, qui doivent puiser dans un bon accord de nombreux éléments de force et de prospérité.

Nous n'avons donc rien à redouter du voisinage de cette puissante Compagnie, que la nature des choses a faite notre alliée. Nous avons, au contraire, à participer à sa force, soit pour étendre nos relations commerciales, soit pour nous défendre contre les concurrences qui pourraient nous être suscitées.

Un traité signé récemment consacre l'alliance la plus intime entre nos deux Compagnies.

La Compagnie de Paris à Lyon s'est engagée à appuyer de tout son pouvoir la demande en concession du chemin de Besançon à Mulhouse faite par nous. Les deux Compagnies se sont promis un mutuel appui en toutes circonstances, et se sont engagées à administrer commercialement leurs deux chemins comme s'ils ne faisaient qu'une seule et même ligne. La fixation des tarifs pour le trafic qui emprunte les deux voies sera déterminée par un comité composé de trois membres de chaque Conseil d'administration.

Enfin, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, qui est tenue, par l'art. 68 de son cahier des charges, de fournir le matériel et de faire la traction sur la section de notre ligne entre Dijon et Besançon, a consenti à étendre la disposition de cet article à la section d'Auxonne à Gray et à la ligne de Besançon à Mulhouse si nous en devenons concessionnaires.

Vous comprendrez facilement tous les avantages d'un pareil traité. La Compagnie du chemin de Paris à Lyon nous fait participer à tous les avantages que sa puissance lui donne, et nous n'avons acheté ces avantages par aucun sacrifice.

Demande en concession de la ligne de Besançon à Mulhouse.

Conformément aux pouvoirs que vous nous aviez donnés en l'assemblée générale du 25 octobre dernier, nous avons sollicité du gouvernement la concession de la ligne de Besançon à Mulhouse.

Nous avons fait les démarches les plus actives auprès de M. le ministre des travaux publics.

Nous n'avons rien négligé pour établir nos droits de préférence au regard des nombreux compétiteurs qui ont surgi.

L'état avancé des négociations, la solution que nous attendons d'un jour à l'autre, nous commandent la plus grande réserve et ne nous permettent pas d'entrer ici dans tous les détails que nous serions heureux de pouvoir vous donner.

Nous devons cependant vous dire que le gouvernement, considérant la ligne de Besançon à Mulhouse comme une excellente ligne, se refuse à donner aucune subvention et ne veut garantir l'intérêt qu'au taux de 3 0/0, tant pour les obligations que pour les actions

Ces conditions ont été acceptées par les divers concurrents.

Nous avons, en conséquence, à vous demander des pouvoirs pour consentir aux conditions que le gouvernement jugera convenable d'imposer.

Nous vous avions dit en notre rapport à la dernière assemblée générale, que nous pensions qu'un capital de 33 millions serait suffisant pour la ligne de Besançon à Mulhouse. Des exigences du gouvernement qui modifieraient le tracé prévu, peuvent nous entraîner à une augmentation de dépense, soit qu'on adopte le tracé par la vallée du Doubs, soit qu'on adopte le tracé par la vallée de l'Ognon, question que le gouvernement se réserve de décider, même postérieurement à la concession accordée.

Nous devons donc, à tout événement, vous demander de porter, s'il est nécessaire, le capital nouveau à créer à la somme de 35 millions.

Nous vous proposons de répartir ce capital : 25 millions en actions, et 10 millions en obligations.

Si vous adoptez notre proposition, nous aurons à émettre 10,000 actions en outre de celles que nous avons créées en vertu des pouvoirs que vous nous aviez donnés en l'assemblée du 25 octobre dernier.

Ces 10,000 actions seraient réparties entre tous les actionnaires de la Compagnie de Dijon à Besançon.

Si nous obtenions la concession, avis serait donné, par la voie des journaux, à tous les actionnaires pour qu'ils aient, dans un délai déterminé, à faire connaître leur intention de prendre part à l'émission de ces 10,000 actions.

Quant aux obligations, elles seraient émises ultérieurement par le Conseil, qui en fixerait la forme et les conditions.

Elles seraient offertes de préférence à tous les actionnaires de la Compagnie, à un taux inférieur à celui auquel on les émettrait pour le public.

En conséquence, messieurs, si vous êtes disposés à accueillir les diverses propositions que nous vous faisons, vous aurez à nous donner les pouvoirs nécessaires pour traiter avec le Gouvernement de la concession de la ligne de Besançon à Mulhouse, au mieux des intérêts de la Compagnie;

Pour créer 10,000 actions nouvelles et émettre l'emprunt de 10 millions.

Dans le cas où nous obtiendrions la concession de la ligne de Besançon à Mulhouse, des modifications devraient être faites à nos statuts.

La Compagnie devrait prendre le titre de *Compagnie de Dijon à Mulhouse.*

Le capital social devrait être porté à 41,600,000 francs, représenté par 83,200 actions.

Vous jugerez sans doute convenable d'investir le Conseil d'administration de pleins pouvoirs pour faire aux statuts sociaux les deux modifications ci-dessus, et les changements à la rédaction qui en seront la conséquence.

Depuis notre dernière assemblée générale, un des administrateurs de la Compagnie, M. J. Hutchinson, de Londres, a donné sa démission, en nous manifestant ses regrets de ne pouvoir prendre part aux délibérations du Conseil.

Le Conseil a dû pourvoir, conformément à l'art. 21 des statuts, au remplacement provisoire de M. J. Hutchinson; son choix s'est porté sur M. J. Migeon, député du Haut-Rhin, dont nous proposons la nomination à votre approbation.

Chemin de fer de Paris à Sceaux.

Nous recevons de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux la communication suivante. Nous regrettons qu'elle ne soit pas plus complète, mais nous avons vainement réclamé le texte du rapport et nous n'avons pu l'obtenir

« Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Sceaux, a réuni en assemblée générale, le 6 avril courant, les porteurs d'obligations et le 18 les actionnaires de la Compagnie pour leur donner communication des améliorations qu'il a sollicitées du Gouvernement.

» Les propositions soumises au deux assemblées y ont été accueillies avec d'autant plus d'empressement et de faveur que leur adoption placerait désormais cette entreprise dans des conditions très favorables et qu'un nouvel avenir s'ouvrirait pour les intéressés.

» Tout ce que nous pouvons dire aujourd'hui c'est que la première modification qu'il s'agit d'obtenir consisterait dans le prolongement de la voie jusqu'à Orsay. »

Emprunt de 50 millions de la ville de Paris,

Adjugé le 3 avril 1852.

AVIS.

Le lundi 2 mai prochain, à onze heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel-de-Ville, au deuxième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 50 millions contracté en 1852 par la ville de Paris.

A ce tirage, et conformément à l'art. 2 du cahier des charges dudit emprunt, il sera extrait de la roue soixante numéros qui donneront droit aux primes ci-après :

Le 1er numéro sortant..........	50,000
Le 2e —	20,000
Le 3e —	15,000

Le 4e	—	10,000
Les deux numéros suivants, chacun.		5,000
Les six	— ..	3,000
Les huit	— ..	2,000
Les quatorze	— ..	1,000
Les vingt-cinq	— ..	500
Et le soixantième numéro sortant..		2,500

La répartition des primes est indépendante de l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an que rapportent les obligations, qui sont chacune d'un capital de 1,000 fr., remboursable intégralement dans la proportion des tirages successifs.

Fait à Paris, le 18 avril 1853.

Le préfet de la Seine,
BERGER.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 1er avril 1853.

(*Suite.*)

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

Les essais que l'auteur a tentés dans ce sens présentent les acides gras combinés aux oxydes métalliques comme de bons agents de conservation.

A l'état de pureté et préparés spécialement pour cet usage, ces sels seraient d'un prix trop élevé; mais on les trouve tout formés et parfaitement propres à cette application dans l'industrie des chemins de fer. Ce sont les résidus provenant du graissage des wagons, recueillis dans les boîtes à graisse, et que l'on peut se procurer à très-bon compte.

Au chemin de fer d'Orléans, les vieilles graisses sur lesquelles ont porté les essais se sont trouvées avoir alors la composition suivante :

Résidu soluble.

Eau-soude.	
Sels métalliques à acides gras........	90
Matières volatiles.	

Résidu solide.

Cuivre.	2
Fer-étain-sable.	
Matières volatiles	8
	100

L'échantillon de bois blanc pénétré par ce liquide gras (préalablement concentré pour chasser l'excès d'eau et maintenu à une température voisine de l'ébullition), y est resté plongé pendant 48 heures environ et soumis seulement à la pression atmosphérique.

Il s'est ainsi imprégné des sels métalliques dans la proportion de 3 0/0 de son propre poids, ce qui porte sa densité environ à 0,590.

Cet échantillon, ainsi préparé par cette méthode, a été placé dans une voie de fer à la profondeur des traverses, avec un autre morceau de bois de même essence, mais non préparé.

L'expérience, faite dans le courant de juin 1852 a duré huit mois.

Le bois imprégné, pesé de nouveau, s'est trouvé n'avoir rien perdu de son poids et paraît bien conservé.

L'échantillon de bois non préparé, au contraire, est presque en état de désorganisation et a perdu 12 à 14 0/0 de son poids.

Il pouvait être intéressant, pour donner une idée plus complète, dans ce faible espace de temps, de la perte en matière azotée éprouvée par l'échantillon de bois blanc non imprégné, de rechercher combien il donnerait de cendres avant et après l'expérience.

Le bois neuf donne environ 11 millièmes de cendres; et après les huit mois de séjour dans la terre, à la profondeur des traverses, on trouve que la proportion de cendres s'élève à 17 millièmes.

Il reste à examiner le procédé que l'auteur de la note propose à deux points de vue; d'abord, au point de vue de son efficacité et ensuite au point de vue de son application en grand.

1° Au point de vue de son efficacité, les expériences n'ayant pas duré assez longtemps pour être complétement concluantes, on peut s'appuyer sur plusieurs essais ayant quelques rapports avec les siens; ce sont les expériences faites sur les suifs, les huiles (M. Champy). Les pièces de bois blanc imprégnées de ces substances pourraient doubler de poids et se conserveraient parfaitement. Les renseignements recueillis ont prouvé que toutes les fois que les corps gras ont été employés comme agents de conservation, ils ont constamment donné des résultats satisfaisants. Il y a donc lieu de penser que le procédé proposé peut réussir, car il ne diffère des substances citées que par l'addition de sels métalliques, employés eux-mêmes toujours avec succès comme agents de conservation.

Si l'on se préoccupe maintenant de son application sur une grande échelle, par exemple, la conservation des traverses de chemins de fer, on voit que les résidus de boîtes à graisse déjà indiqués comme convenant parfaitement à cet usage, deviennent complétement insuffisants.

375 kilomètres de chemins de fer fournissent environ 7,000 kilog. de vieille graisse par an, en supposant qu'on imprègne une traverse de 5 à 6 kil. de résidu, on voit qu'on ne pourra guère préparer plus de 1,200 à 1,400 traverses par an, en ne se servant que des résidus fournis par l'exploitation; ce qui serait tout à fait insuffisant même pour l'entretien; mais il est très-praticable de préparer à bon compte des substances analogues à ces résidus. En mélangeant divers résidus acides d'huiles de colza (provenant de l'épuration de ces huiles), ne valant que 10 fr. les 100 kil., des résidus acides d'huiles, de suif, même peut-être des huiles de résine, tous corps gras de peu de valeur, avec des poussières métalliques (limailles des ateliers), fer, laiton, bronze, qu'on peut également avoir à un prix peu élevé, et laissant réagir ces matières à 100, 150°, les huiles perdront rapidement leurs principes acides, qui se combineront aux métaux, et il se formera ainsi des sels neutres métalliques à acides gras, comparables aux résidus des boîtes à graisse et qu'on pourra, employer avec utilité et en aussi grande quantité qu'il sera nécessaire.

Les avantages que résume ce système de conservation du bois, sont d'employer des substances qui naturellement ont une grande tendance à pénétrer dans les pores du bois, de pouvoir opérer à la pression atmosphérique, de n'introduire dans le tissu cellulaire qu'un sel unique, n'ayant aucune action nuisible sur le bois, ne détruisant en rien son élasticité, et de plus étant complétement insoluble dans l'eau.

Le bois blanc travaillé et plongé complétement dans des sels métalliques à acides gras, même à une température peu élevée, perd complétement l'eau et l'air qu'il contient, ne se gerce point et ne se voile pas sensiblement.

Les essais dont il vient d'être parlé ne sont que secondaires dans la question. L'auteur a été conduit dans cette voie en recherchant si certains savons métalliques, en dissolution dans les huiles, ne seraient pas susceptibles non-seulement de conserver, mais de durcir les bois blancs, ce qui permettrait de les substituer, dans une certaine proportion, dans la construction des wagons, et avec avantage sous le rapport du prix de revient, au bois de chêne, dont l'emploi devient tous les jours de plus en plus dispendieux.

La Société a reçu :

1° De M. Saint-James, membre de la Société, un exemplaire de l'ouvrage de M. Bourdaloue sur la théorie du nivellement ;

2° Du bureau central de statistique, au ministère des travaux publics, un exemplaire du *Bulletin statistique*, n° 3, du mois de septembre 1852.

Husquin de Rhéville.

Forges.

Saint-Dizier, 17 avril 1853.

Le prix des fontes est resté le même. Fonte à fer, 170 fr.; les producteurs tiennent au-dessus et des offres à ce prix ont été refusées, nous ne pensons pas non plus qu'il y ait eu acceptation à 175 fr. — C'est à tort, qu'en reproduisant notre article du 27 mars, un journal met en doute le prix de 170 fr., qui, selon sa correspondance, n'aurait pas été encore atteint; on avait déjà traité le 10 mars dernier.

Fonte pour fusion n° 1, à Saint-Dizier, fr. 195
n° 2, — 185

Les fers laminés n'ont pas augmenté pour la seconde quinzaine d'avril; le cours sera maintenu jusqu'en mai à 335 fr. à Saint-Dizier. — On a placé, à Paris, à 345 et 350 fr. Les fers au coke se traitent à 330 francs.

Les fils de fer sont tenus, à Paris, à 400 fr. le n° 21. On a été accepté à 420 fr. pour le n° 20. — A Saint-Dizier, il y a en vente à 400 fr. le n° 20.

Il n'y a aucun changement dans la position des fers battus.

Les prix de la pointe et de la chaîne n'ont pas varié et resteront tels jusqu'au 1er mai.

Une hausse est inévitable sur les poids à peser ajustés, les poids bruts étant élevés à 22 fr. les 100 kilogr.

— *Fontes moulées.* — Nous avons connu trop tard pour le publier dans notre dernier numéro, le résultat d'une réunion des maîtres de forges-fondeurs de la Haute-Marne et de la Meuse, à Joinville, qui ont fixé les prix suivants à l'usine :

Plaques et foyers,	les 1000 kil.	fr. 200
Tuyaux de descente,		240
Tuyaux de conduite, éprouvés, 40 millimètres diamètre intérieur,		270
Tuyaux de conduite, éprouvés au-dessous de 40 millimètres,		260

Colonnes pleines,	220
Colonnes creuses,	320
Boîtes de roues au-dessus de 5 kil. la paire	250
id. au-dessous de 5 k. la paire,	350
Réchauds potagers,	300
Réchauds coniques à deux grilles,	320
Réchauds économiques à trois grilles,	310
Vases et coupes,	350
Poids d'horloge,	240
Moulage en terre et au trousseau,	380
Poids à peser, de 5 à 20 kil. bruts,	220
Id. de 2 kil. à 500 gram. bruts,	290
Id. de 200 gr. et au-dessous Id.	480
Coquilles à rôtir,	320
Poêles à marmites et anciens, chenêts à figures, les 1,000 points,	150
Sableries,	155
Chaudières à rebords,	150
Pièces de mécanique pour machines à battre le grain, les 1000 kil.	de 330 à 380
Pièces de charrue,	de 300 à 320
Gargouilles,	250
Caniveaux,	280
Réchauds étouffoirs,	380
Poulies légères,	380
Id. de charpentier,	330
Tuyères à maréchal,	250
Châssis à tabatières,	400
Pièces de forges anglaises : cylindres, cages, arbres, garnitures, manchons,	300
Pièces de forges anglaises, engrenages doubles, partie fonte de Comté,	350
Pièces de forges anglaises, engrenages simples,	320
Mécanique pour constructeurs,	380

— On écrit de Metz :

Le prix des fontes se raisonne ainsi sur notre place :

Ronds et carrés, au-dessus de 108 m/m.,	390
Fers à vitres de divers échantillons,	420
Fers à huit pans en demi-ronds creux,	470
Cornières de toutes dimensions,	480
Fers à fiches de toutes dimensions,	390
Feuillards de 16 à 110 m/m. sur 2 et plus,	400
Mi-rubans de 14 à 24 m/m. sur 1 1/2,	400
Rubans de 14 à 50 sur 1 m/m.,	450
Rubans extra-fins de 14 à 24 5/4 m/m.	500
Verge au bois de 5 millim. carrés et plus,	460
.. houille, dito,	340
Verge fendue, en fer métis, 5 m/m carrés et plus,	330
Fonte moulée, 1re classe,	270

(*L'Ancre.*) O. Saupique.

Chemin de fer Grand-Central.

CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ A LA CONVENTION DU 30 MARS 1853.

TITRE PREMIER.

Clauses relatives aux Chemins de fer de Clermont-Ferrand à Lempdes, de Montauban au Lot, avec embranchement sur Marcillac, et de Coutras à Périgueux.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer de Clermont-Ferrand à Lempdes, de Montauban au Lot, avec embranchement sur Marcillac, et de Coutras à Périgueux, et à les terminer dans un délai de quatre années.

Ce délai courra à dater du décret de concession.

Art. 2. Le chemin de fer de Clermont-Ferrand à Lempdes s'embranchera à Clermont sur le chemin de fer de Paris à Clermont et se dirigera sur Lempdes, en passant à ou près Issoire, et traversant le bassin houiller de Brassac, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration.

Le chemin de fer de Montauban au Lot s'embranchera à Montauban sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette; il se dirigera sur Villefranche et se portera sur le bassin houiller d'Aubin, qu'il traversera, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration pour arriver sur la rive gauche du Lot.

Un embranchement, destiné à desservir les usines d'Aubin et de Decazeville, se détachera de la ligne principale en un point qui sera déterminé par l'Administration et viendra aboutir à ou près Marcillac.

Le chemin de fer de Coutras à Périgueux s'embranchera sur le chemin de Paris à Bordeaux à ou près Coutras, et se dirigera, en suivant la vallée de l'Isle, sur Périgueux, où il aboutira en un point qui sera déterminé par l'administration.

Art. 3. A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapportés sur un plan à l'échelle d'un cinq millième, les tracés définitifs des chemins de fer, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 4 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 4. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie sur chacune des lignes concédées, lorsque la recette brute s'élèvera à dix-huit mille francs (18,000 fr.) par kilomètre.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 5. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Sur les points où deux voies seront établies, la largeur est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centimètres à 1 mètre 45 centimètres La distance entre les deux voies, dans les parties ou elles seront établies, sera au moins égale à 1 mètre 80 centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 centimètres dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 6. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 300 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 10 millimètres par mètre; il pourra cependant être porté à 12 millimètres par mètre dans quelques cas rares et exceptionnels, et avec l'approbation spéciale de l'administration.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 7. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

Art. 8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux et particuliers.

Art. 9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route nationale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 7 mètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 30 centimètres.

Art. 11. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 19.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront,

en outre, être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 18. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins 7 mètres 40 centim. de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous la clef, à partir de la surface du chemin ; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 30 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 19. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 20. La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'appareil sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de 30 kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

Art. 21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieu de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 22. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant de travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 24. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 25. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 26. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 27. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 28. A mesure que les travaux seront terminé sur des parties de chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

(La suite au prohain numéro.

MM. Parent-Schaken et C[e] ont entrepris, conjointement avec MM. Brassey et C[e], l'exécution du chemin de fer de Séville à Cordoue. Cette ligne, qui reçoit des provinces traversées et du gouvernement espagnol une subvention de 625,000 fr. par an, pendant 20 ans, a une longueur de 130 kilomètres ; elle traverse les provinces les plus riches de l'Espagne et unit entre elles deux villes importantes ; elle forme en outre la tête d'un chemin qui doit unir plus tard Séville avec Madrid et Valence.

Correspondance.

M. V., à Saint-Etienne-du-Rouvray. — N° 1, oui et au delà. — N° 2, oui ; mais si c'est dans le courant de l'exercice, ils perdent leurs droits au dividende. — N° 3, oui.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, oui. — N° 2, non ; on ne peut en avoir qu'à la Bourse. — N° 3, l'inscription n'est pas encore ouverte. — N° 4, médiocre affaire. — N° 5, pas encore décidé.

M. P. P., à Chartres. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, Ouest.

M. H. R., à K. — N° 1, nous ne conseillons jamais les affaires à terme. — N° 2, rien de sérieux. — N° 3, non.

M. O., à Bordeaux. — Réalisez de suite.

M. B., à Auxerre. — On n'ouvrira pas de souscription.

M. P., à Moreuil (Somme). — La souscription est close depuis le 20. — N° 1, médiocre. — N° 2, mauvais. — N° 3, très-mauvais. — N° 4. Aix-la-Chapelle — N° 5, ajourné. — N° 6, les actionnaires ne sont engagés que pour la durée de l'exercice.

M. A. L., à Valenciennes. — N° 1, environ 60 fr. — N° 2, en juillet. — N° 3, non. — N° 4, non. — N° 6, toutes les probabilités sont pour. — N° 7, sans rien déterminer, la hausse sera notable. — N° 8 et 9, pour 40.

M. C., à Ribemont. — Reçu et crédité. — N° 1, 4 0/0. — N° 2, transmis la réclamation. — N° 3, oui. — N° 4, 60 à 70. — N° 5, aucun. — N° 6, c'est probable. — N° 7, il y aura reprise lorsque l'exploitation sera complète.

M. X. de M., près Boen-sur-Lignon. — Reçu, fait droit. — N° 1, Ouest, Rouen.

M. Y., à Bologne (Italie). — Fait droit. — Placement, 1, 2, 3 ; spéculation, 4, 5, 6.

M. G., à Vitry-le-Français. — La Commission statuera demain, il serait dangereux de faire connaître les avantages. — N° 1, oui, si la décision gouvernementale est intervenue et si l'échange du titre est opéré. — N° 2, c'est probable, par suite de la libération de 50 fr. — N° 3, le cours est bien élevé pour entrer dans cette valeur.

M. C. de B., à Paris. — N° 1, nous n'avons étudié aucun élément de cette affaire ; nous ne pouvons vous éclairer.

M. B. G., à Lyon. — N° 1, le rapport qui sera lu à l'assemblée prochaine. — N° 2, 680 à 700 fr.

M. A. de G., à Toulouse. — N° 1, oui. — N° 2, dorénavant en avril et en octobre. — N° 3, oui.

M. L. V., à Bruxelles. — Garder ces valeurs, qui sont excellentes.

M. X., à Evreux. — Reçu ; fait. — N° 1, oui. — 9 pour 10. — N° 2, gardez jusqu'à l'ouverture de Saint-Quentin.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1853.

65,457 voyageurs	260,398	10
Bagages, marchandises, etc	361,011	03
Total	621,409	13

Semaine correspondante de 1852.

90,174 voyageurs	287,069	20
Bagages, march., etc.	279,888	53
Produit total	566,957	73

Recette totale du 1er janvier au 15 avril.

1853	8,607,784	93
1852	7,115,222	71
Différence en faveur de 1853	1,492,562	22

Soit 21 0/0.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 10 au 16 avril 1853.

14,625 voyageurs	79,439 fr.	35 c.
Bagages, marchandises, etc	121,438	20
Total de la semaine	200,877	55
Total de l'exercice courant	2,658,727	55
Semaine correspondante de 1852	188,201	80
Exercice correspondant de 1852	2,412,772 fr.	50 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 10 au 16 avril 1853.

9,512 voyageurs	28,413 fr.	45 c.
Bagages, Marchandises, etc	55,447	55
Total de la semaine	83,861	»
Total de l'exercice courant	512 402	80
Semaine correspondante de 1852	74,395	45
Total de l'exercice correspondant	451,914 fr.	40 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 10 au 16 avril 1853.

(Grande vitesse.) 28,615 voyageurs.	193,666	70
(Petite vitesse.) bag., marchand.	173,357	90
Total de la semaine	367,024 fr.	60 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	4,633,733	80
Total	5,000,758	40
Semaine correspondante de 1852	325,071	45
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	3,929,583	50
Total de l'exercice correspondant	4,254,654	95

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 10 au 16 avril 1853.

Voyageurs	242,743	50
Bagages, marchandises etc	161,451	93
Total	607,195	43
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	25,388	30
— Bagages, march., etc.	17,004	96
Totaux	649,588	69
Semaine correspondante de 1852	542,476	28
Différence en faveur de 1853	107,112	41
Recettes du 1er janv. au 16 avril 1853	8,043,562	57
D° de la section d'Angoulême	565,341	40
Total	8,608,897	07
Recette correspondante de 1852	7,102,766	15
Différence en faveur de 1853	1,506,131	92

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—14e semaine.

Du 2 au 8 avril 1853.

40,357 voyageurs	198,479 fr.	60 c.
Marchandises	249,640	83
Total de la semaine	448,120	43
Recettes antérieures	4,798,583	01
Total général	5,246,703	47

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 4 au 10 avril 1853.

11 677 Voyageurs	25,814	25
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	30,503	41
Total	56,317	66
Semaine correspondante de 1852	43,293	33
Recette totale du 1er janv. au 10 avril.	696,901	80
D° 1852	572,198	41
Différence en faveur de 1853	124,703	39

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1853.

2,922 voyageurs	9,038 fr.	70
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,498	85
Total de la semaine	23,537	55
Semaine correspondante de 1852	23 719	45
Différence en faveur de 1852.	181 fr.	90 c
Recette du 1er janv. au 15 avril 1853.	330 957	10
Recette correspondante de 1852	344,181	15
Différence en faveur de 1852	13,224 fr.	05 c.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 11 au 17 avril 1853.

Ouest.—10,926 voyageurs, gr. vitesse	43,676	20
Petite vitesse	26,557	45
Total	70,233	65
Rive gauche.— 15,130 voyag	12,698	95
Total	82,932	60
Rive droite. — 30,361 voyag	28,316	90
Total	111,249	50
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	58,903	11
Rive gauche	18,156	30
Total	77,059	41
Rive droite	35,970	15
Total	113,029	56

Recette tot. du 1er janvier au 17 avril 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,080,563 f.	08 c.
Id. 1852	904,294	91

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 avril 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	42,677	35
Bagages et marchandises	49,669	25
Total de la semaine	92,246	60
Semaine correspondante de 1852	75, 242	40
Augmentation	17,004	20
Recettes du 1er janv. au 8 avril 1853	1,099,536	56
— — 1852	916,299	95
Augmentation	183,236	61

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	30,151	95
Bagages et marchandises	41,342	55
Total de la semaine	71,497	50
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	163,744	10
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,968,428	75

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 3 au 9 avril 1853.

Grande vitesse.—1,376 voyageurs	3,545	09
Petite vitesse	18,572	90
Total	22,117	99

Produits du mois de février 1853.

85,485 voyageurs	9,998 fr.	54
Marchandises et bagages	60,132	55
Total	70,131	09

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée à l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, que conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle doit avoir lieu le 30 avril 1853 à 3 heures après-midi, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 23 décembre 1851 avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 49 des statuts) et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2e semestre de 1852.

Aux termes de l'art. 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins.

Compagnie de la Navigation à vapeur

du royaume des Deux-Siciles.

Service direct

DE MARSEILLE A NAPLES

En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 5 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois *à une heure du soir.*

Les Bâtiments de la Compagnie sont :

Le Vesuvio, *Le Capri*, *L'Ercolana* — de 300 chevaux.

Le Mongibello, *La Maria-Christina* — de 250 chevaux.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage.

A Paris, à M. O. Bernard, commissionnaire et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

A Marseille à MM. Claude Clerc et Ce, directeur, 48 rue de Breteuil, où au bureau des bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

Le dividende du deuxième semestre 1852, fixé à 49 francs par action, sera payé dès le 16 avril sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire n° 44, de dix à deux heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2, soit enfin pour ceux des actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, à Genève, à la caisse de MM. Lombard Odier et Ce.

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 avril.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Fourniture de rails, coussinets, crampons, etc.

L'établissement de la voie des trois premières sections du chemin de fer Central Suisse exige les quantités de matériaux suivantes :

6,000 tonnes de rails;
1,800 quintaux de coussinets;
2,900 id. de crampons;
3,400 id. de barres d'accouplement;
580 id. de boulons d'accouplement.
(La tonne égale 1,000 kil.; le quintal 50 kil.)

Dimensions en mesures anglaises.

Rails de la section dite de Vignoles, longueur 18 pieds, poids environ 32 kil. 1/2, par yard. A l'une des extrémités les rails devront être entaillés de chaque côté pour recevoir les crampons, et à chaque extrémité, ils seront percés de deux trous elliptiques pour recevoir les boulons d'accouplement.

Coussinets laminés à rebords, percés de quatre trous carrés de 9/16 pouce de côté, poids environ 2 kil. 3/4.

Crampons, longueur 6 pouces, section carrée de 1/2 de côté, poids environ 1/4 kil.

Barres d'accouplement laminées, longueur 18 pouces, largeur 2 pouces 1/4, épaisseur 2/3 pouce, percées de quatre trous circulaires de 2/3 pouce de diamètre, poids environ 2 kil. 1/2.

Boulons d'accouplement, longueur 3 pouces 2/3, diamètre 5/8 pouce, têtes et écrous hexagonales.

S'adresser au bureau des études du chemin de fer Central-Suisse, à Bâle, pour les dessins et les conditions de fourniture.

Les offres de fourniture seront adressées avant la fin du mois de mai à M. l'ingénieur en chef soussigné.

Charles ETZEL.

Bâle, le 18 avril 1853.

SOCIÉTÉ DE VALENTIN COCQ.

L'administration de la Société des houillère et fonderie de zinc de Valentin Cocq a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale aura lieu le 29 avril, à une heure de relevée, au siége de la Société (art. 24 des statuts).

Immédiatement après l'assemblée ordinaire, MM. les actionnaires se constitueront en assemblée extraordinaire pour statuer sur des modifications à apporter à la Société, conformément à l'art. 33 des statuts.

Pour être admis aux assemblées générales, MM. les actionnaires devront se conformer à l'art. 27 des statuts relatif au dépôt d'actions.

A dater du 9 avril, les comptes et bilan seront déposés au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires (art. 9 des statuts).

Le directeur de la Société,
Ch. BORGNET.

Ballagne-aux-Pierres, le 28 mars 1853.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société, que l'assemblée générale prescrite par l'art. 34 des statuts est convoquée pour le 30 avril 1853, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et les procurations à Paris, au siége de la Société, à l'embarcadère, clos Saint-Lazare, ou à Londres, chez MM. N. M. Rotschild et fils, avant le 13 avril 1853.

COMPAGNIE DES GLACES DE MONTLUÇON.

L'assemblée générale des actionnaires, prorogée du 15 mars au 15 avril, a eu lieu ce jour. Elle était fort nombreuse.

Elle a approuvé à l'unanimité les comptes de l'exercice 1852, et la gestion des intérêts de la Compagnie.

Elle a constaté que, dans l'inventaire arrêté au 31 décembre dernier, toutes les marchandises et valeurs de la Compagnie avaient été fixées à des prix réduits qui feront jouir l'exercice 1853 d'avantages importants.

A dater du 1er janvier 1853, toutes les actions, anciennes et nouvelles, participeront aux résultats des opérations de la Compagnie dans la proportion des sommes et des époques de leurs versements.

L'assemblée générale a fixé à 35 fr. par action au porteur libérée, de 500 fr., le dividende de l'exercice 1852, soit 7 0/0 sur ce dividende; 25 fr. (5 0/0) sont déjà en distribution.

MM. les actionnaires porteurs d'actions de 500 fr. au porteur et libérées, antérieures au 31 décembre dernier, sont prévenus que le solde de ce dividende (soit 10 fr. ou 2 0/0), sera payé, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 4 heures.

FILATURE DE GAMACHES.

Les actionnaires de la filature de Gamaches (Somme), réunis en assemblée générale le 13 de ce mois, ont nommé membres du conseil de surveillance :

MM. Randoing, député de la Somme, président;
Lainel, membre du conseil des manufactures;
H. Niederhofhei, banquier;
Hébert, président du conseil d'administration de la Compagnie anonyme des houillères de la Chazotte;
Falcon, membre du conseil général de Seine-et-Marne.

Le gérant a profité de cette réunion pour faire un rapport sur la situation. Il a établi que, quoiqu'à ses débuts, les bénéfices permettaient de payer, le 1er juin, 5 0/0 du capital versé, et qu'à la fin de l'année, en sus de l'intérêt, il serait possible de répartir un dividende.

Enfin, des interpellations qui lui ont été adressées par les hommes les plus compétents, intéressés eux-mêmes dans l'affaire, il est résulté la conviction que les espérances qui avaient servi de base à cette grande entreprise s'étaient converties en certitude, et que les capitaux qui y étaient engagés y trouveraient un placement sûr et avantageux.

CAISSE INDUSTRIELLE.

A COURTOIS FILS ET Ce, 9, rue Neuve-Saint-Augustin. — MM. les actionnaires sont informés qu'à partir du lundi 25 courant, ils pourront échanger leurs récépissés provisoires contre les titres définitifs.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'Assemblée générale du 31 mars 1853 a fixé le produit net de l'exercice 1852 (y compris l'intérêt), à la somme de 48 fr. 40 par action, dont le solde restant à payer est de 26 fr. 20.

Cette somme de 26 fr. 20 par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4, à partir du 1er avril.

LE SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER** fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ou en des crédits en compte courant;

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 11.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.**

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi, 30 avril courant, à trois heures de l'après-midi, à l'imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, n° 20, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter, du 1er au 23 avril prochain, au siége de la Compagnie, rue Miroménil, n° 28, pour retirer leurs cartes d'admission, contre dépôt de leurs titres.

Des modèles de pouvoirs leur seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil:

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **MONTEREAU A TROYES.** Le Conseil d'administration de la Compagnie du *Chemin de fer de Montereau à Troyes* a l'honneur d'informer Messieurs les actionnaires qu'en exécution de l'article 45 des statuts, l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mercredi 27 avril 1853, à trois heures de relevée, dans les salons de M. Meunier Lamardelay, rue de Richelieu, n° 100, à Paris.

Conformément à l'article 41 des statuts, il sera délivré une carte d'admission nominative et personnelle: 1° aux actionnaires qui, avant le 13 avril, auront déposé à l'administration, rue d'Antin, n° 14, quarante actions au porteur, ou plus; 2° aux actionnaires propriétaires depuis quinze jours de vingt actions nominatives au moins, et qui les auront présentées à l'administration le 23 avril au plus tard.

Les titulaires d'actions nominatives peuvent se faire représenter par les mandataires munis de pouvoirs pourvu que les mandataires soient eux-mêmes actionnaires et membres de l'assemblée (art. 42 des statuts).

L'ordre du jour est ainsi fixé:

1° Organisation du bureau et constitution de l'assemblée;

2° Rapport du Conseil d'administration;

3° Discussion et approbation des comptes de l'exercice 1852;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration (art. 28 des statuts).

5° Tirage au sort des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. à rembourser le 1er juillet 1853.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.** MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 4 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura à délibérer, aux termes de l'article 21 des statuts, sur une proposition de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et les lignes qui s'y rattachent.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'article 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 27 avril courant, de 10 heures à 4 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration.

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A STRASBOURG.** Siége de la Compagnie, rue de Strasbourg.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Messieurs les Actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 28 avril courant, à trois heures précises, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 38.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, sont invités à venir déposer leurs titres et retirer leur carte d'admission au siége de la Compagnie, du 4 au 13 avril, de midi à quatre heures. Aux termes de l'art. 36 des statuts, les dépôts devant être effectués quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale, le délai du 13 avril est de rigueur.

Les Actionnaires propriétaires de 40 actions, et dont les titres sont déposés dans la caisse de la Compagnie, pourront retirer leurs cartes jusques et y compris le mercredi 27 avril, sur la présentation de leur certificat nominatif de dépôt.

Conformément aux prescriptions des art. 33 et 41 des statuts, MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée aura à délibérer extraordinairement sur l'institution d'une caisse de retraite pour les employés et agents de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, la délibération sur cette proposition ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social (soit 50,000 actions).

Conformément aux dispositions de l'art. 36 des statuts, MM. les Actionnaires anglais qui veulent assister ou se faire représenter à cette assemblée, pourront également déposer leurs actions à Londres, avant le 13 avril, chez MM. de Rothschild et Ce, banquiers de la Société.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A ROUEN.**

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi, 3 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Cette assemblée aura à délibérer sur un projet d'addition aux statuts, tendant à autoriser la fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et les lignes qui peuvent s'y rattacher.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 19 avril prochain, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission à cette assemblée, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil:

Le secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

Cie DES CHEMINS DU **MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.** MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu, à Paris, le 30 avril courant, à dix heures et demie du matin, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée se compose de tous les titulaires de 40 actions.

Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Le dépôt des titres sera reçu tous les jours, de 10 heures du matin à 2 heures, rue d'Amsterdam, n° 3.

Le secrétaire de la Compagnie,

G. POUJARD'HIEU.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE **DIEPPE ET DE FÉCAMP.** Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'Assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 38 des statuts, aura lieu le vendredi 29 avril, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, 11, à Paris.

MM. les actionnaires auront à délibérer sur le projet de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Hâvre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de Fécamp, conformément aux prescriptions de l'article 43 des statuts.

Les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'Assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, du 1er au 14 avril, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été difficiles pendant toute cette semaine. La rente a paru plusieurs fois disposée à reprendre son essor, et son mouvement a été subitement arrêté, sans qu'il soit survenu aucun événement de nature à intimider la spéculation. On attribue cette lourdeur à la multiplicité des valeurs de toute nature que l'on émet chaque jour sur la place, et dont les versements donnent lieu à des ventes sur la rente et sur les chemins de fer les plus accrédités.

La rente 4 1/2 0/0 est toujours abandonnée de la spéculation, mais ses cours se soutiennent plus facilement que le 3 0/0. On s'attend que les deux valeurs reprendront tout à coup faveur, et les spéculateurs prudents se soucient peu d'engager aucune opération, si ce n'est en vendant du ferme et achetant en même temps des primes, de manière à limiter leurs pertes.

Il a été question, cette semaine, de plusieurs nouvelles concessions importantes. L'une serait, dit-on, déjà arrêtée. Une Compagnie puissante obtiendrait la ligne de Genève à Mâcon, avec un embranchement sur Bourg; ce qui relierait cette ligne avec le chemin de fer de Paris à Lyon. Les actions de Lyon, qui avaient été très-offertes pendant quelques jours, par suite des projets relatifs à la petite ligne de Montereau, paraissaient disposées hier à reprendre faveur, et elles auraient probablement obtenu une hausse assez forte si elle n'avait pas été arrêtée par la faiblesse générale de toutes les valeurs.

Les actions de Montereau ont éprouvé une hausse de plus de 100 fr., et malgré les réalisations auxquelles a dû donner lieu un mouvement pareil, elles se sont soutenues à leurs prix les plus élevés. Il a été question de négociations qui seraient, dit-on, fort avancées entre cette Compagnie et plusieurs grandes Compagnies.

Les actions de la fusion du Nord-Est ont été vivement recherchées, elles ont même été peu affectées par la réaction des autres valeurs. Rouen surtout a monté de plus de 50 fr., et il se présente encore peu de vendeurs aux cours actuels. Les actions de Rouen, de l'Ouest et de Cherbourg ont également repris faveur.

Saint-Germain a monté à 1,950; il est revenu ensuite à 1,900.

La ligne du Nord est une de celles qui ont obtenu le plus de faveur : elle a été demandée assez vivement à 660; mais ce cours a provoqué des réalisations de bénéfices qui ont déterminé une réaction à 647 50.

Les petites lignes de Sceaux et de La Teste ont pris part également à la hausse, et comme elles ont été achetées plutôt au comptant qu'à terme, elles ont soutenu leurs prix élevés avec plus de facilité que les grandes lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 14 jusqu'à celle du 21 avril :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 45 à 80 70, elle est restée à 80 10; elle a varié à terme de 80 70 à 80 05.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 103 25 à 103 70, elle est restée à 103 25; elle a varié à terme de 103 15 à 103 75, elle est restée à 103 30.

La Banque a fléchi de 2,745 à 2,720, elle est restée à 2,730.

Le Comptoir d'escompte a fléchi de 697 50 à 692 50.

Le Crédit mobilier a varié de 940 à 920.

Le Crédit foncier a fléchi de 912 50 à 890.

Les actions du Nord ont monté de 906 25 à 925, elles ont fermé à 912 50.

Strasbourg a monté de 845 à 860, il a fermé à 855.

Lyon a fléchi de 950 à 940, il est resté à 940.

Orléans a fléchi de 1,040 à 1,035; il a repris à 1,060, et il est resté à 1,042 50.

Rouen a monté de 1,090 à 1,147 50, il a fermé à 1,032 50.

Le Havre a monté de 507 50 à 540, il a fermé à 535.

Bâle a monté de 350 à 357 50, il est resté à 356 25.

Lyon à la Méditerranée a monté de 807 50 à 817 50.

L'Ouest a monté de 767 50 à 791, il est resté à 785.

Gray a monté de 550 à 552 50; Dijon, de 570 à 587 50, il est resté à 580.

Le Midi a monté de 638 75 à 660, il a fermé à 650.

Montereau a monté de 315 à 435, il est resté à 420.

Dieppe a monté de 365 à 375, il a fermé à 371 25.

Sceaux a monté de 215 à 240.

La Teste a monté de 267 50 à 290, il a fermé à 280.

Béziers a monté de 510 à 535, il est resté à 522 50.

Saint-Germain a monté de 1,890 à 1,950, il a fermé à 1,900.

Versailles (r. g.) a monté de 350 à 352 50, il a fermé à 350.

Cherbourg a monté de 627 50 à 642 50, il est resté à 635.

Samedi. — Les cours avaient été très-fermes au début, mais ils n'ont pu se soutenir. La liquidation a surtout rendu les chemins de fer lourds. Toutes les lignes sont restées en baisse, à l'exception de Montereau, qui continuait sans interruption son mouvement ascensionnel. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 80 25 à 80 35, et à terme, de 80 40 à 80 30; la rente 4 1/2 0/0, de 103 30 à 103 70 au comptant, et de 103 20 à 103 30 à terme. La Banque a fléchi de 10 à 2,735. Le Comptoir national a fait 693 75; le Crédit mobilier, 930 à 932 50; le Crédit foncier, 900 à 890; le Nord, de 903 75 à 908 75; Strasbourg, de 843 75 à 840; Lyon, de 942 50 à 945; Orléans, de 1,036 25 à 1,040; Rouen, 1,085; le Havre, 522 50; Bâle, 347 50; Avignon, 825 et 807 50; l'Ouest, 70; Gray, 540; Dijon, 580; le Nord, 640 et 638 55; Saint-Germain, 1,930 et 1,937; Versailles, 350; Montereau, 340 et 347 50; la Teste, 272 50; Dieppe, 366 25; Sceaux, 215; Béziers, 527 50.

Lundi. — La rente était recherchée et en hausse. Le mouvement était favorisé par la hausse des chemins, qui était surtout importante sur plusieurs lignes. La rente 3 0/0 a monté au comptant, de 25 à 80 60, et à terme, de 30 à 80 60; la Banque a fléchi de 5 à 2,730; le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 933 75; le Crédit foncier, de 7 50 à 897 50; le Comptoir national, de 1 25 à 695; le Nord, de 8 75 à 917 50; Strasbourg, de 7 50 à 852 50. Lyon a fléchi de 6 25 à 948 35. Orléans a monté de 10 à 10 50; Rouen, de 20 à 1,105; le Havre, de 10 à 532 50; Bâle, de 2 50 à 350; Avignon, de 5 à 812 50; l'Ouest, de 7 50 à 777 50; Cherbourg, de 5 à 635; le Midi, de 8 75 à 647 50; Montereau, de 50 à 397 50; le Saint-Germain, de 10 à 1,945. Gray a fait 547 50; Dijon, 580; Sceaux, 220; Béziers, 528 75; Versailles, 350.

Mardi. — Les affaires étaient peu animées. Les cours ont éprouvé peu de variations sur la rente. Il y avait de la faiblesse sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi de 10 à 80 50 au comptant et à terme. Le 4 0/0, tenu au comptant à 103 70, a fléchi à terme de 15 à 103 55. La Banque de France a repris de 5 à 2,735; le Comptoir d'escompte, de 1 25 à 695. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 940; le Crédit foncier, de 2 50 à 900. Les actions du Nord ont monté à 925, et ont fléchi à 920. Strasbourg a varié de 860 à 856 25; Lyon, de 952 50 à 947 50; Orléans, de 10 50 à 1055; Rouen, de 1117 50 à 1120; le Havre, de 535 à 537 50; Bâle, de 535 à 537 50; le Midi, de 660 à 655; Dijon, de 590 à 587 50; Gray, de 552 50 à 550; l'Ouest, de 785 à 787; Cherbourg, de 635 à 643; Montereau, de 400 à 415; Béziers, de 532 50 à 523 50; la Teste, de 290 à 290; Sceaux a fait 222 50; Saint-Germain, 1,950; Versailles, 350; Avignon, 816 à 817 50.

Mercredi. — La rente était encore lourde, et les cours ont fléchi à la clôture. Les chemins de fer ont également éprouvé une réaction assez vive. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 80 70 à 80 50, et à terme de 80 65 à 80 35. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 103 50, et à terme de 05 à 113 50. La Banque de France a fait 2,735; le Comptoir d'escompte, 692 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 927 50. Le Crédit foncier a fait 900. Les actions du Nord ont fléchi de 5 à 915; Strasbourg, de 3 75 à 852 50; Lyon, de 5 à 942 50. Avignon a fait 817 50. Orléans a varié de 1,057 50 à 1,062 50. Rouen a monté de 1,122 50 à 1,140, il est resté à 1,132 50. Le Havre a varié de 540 à 535; Bâle, de 355 à 356 25; l'Ouest, de 790 à 785; le Nord, de 655 à 650; Montereau, de 425 à 412 50; Béziers, de 532 50 à 522 50; Cherbourg, de 640 à 637 50. Besançon a fait 585; Sceaux, 225; Dieppe, 371 25; Versailles, 350; La Teste, de 285 à 280; Gray, de 550 à 548 75.

Jeudi. — La bourse était encore en baisse. Toutes les valeurs étaient offertes, surtout à la clôture. On remarquait cependant la fermeté des actions de Strasbourg et de Montereau. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 80 10, et à terme, de 30 c. à 80 05. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 25 à 103 25 au comptant, et de 20 c. à terme à 103 30. La Banque a fléchi de 5 à 2,730; le Crédit mobilier de 7 50 à 920; le Crédit foncier, de 5 à 895; le Nord, de 2 50 à 912 50; Lyon, de 2 50 à 940; Orléans, de 10 à 1,042 50. Rouen a varié de 1.147 50 à 1,132 50; le Havre, de 537 50 à 535. Strasbourg a monté de 2 50 à 855. Saint-Germain a fait 1,900. L'Ouest a varié de 777 50 à 780; Cherbourg, de 636 25 à 635; le Nord, de 652 50 à 642 50; Montereau, de 427 50 à 420; Dieppe, de 372 50 à 371 25; Sceaux, de 225 à 240.

Vendredi. — Le début de la bourse était en baisse par suite des dépêches télégraphiques d'Orient, mais les cours n'ont pas tardé à reprendre faveur. Les chemins de fer surtout étaient tous demandés. Le 3 0/0 a varié de 79 90 à 80 20; le 4 1/2 0/0, de 103 25 à 103 35; la Banque, de 2,725 à 2,730. Le Nord a monté de 907 50 à 912 50; Strasbourg, de 855 à 872 50; Lyon, de 935 à 955; Orléans, de 1,040 à 1,050; Rouen, de 1,125 à 1,127 50; le Havre, de 532 50 à 535; Montereau, de 420 à 435; le Midi, de 642 50 à 650; Sceaux, de 250 à 255; Gray, de 545 à 555. Saint-Germain était à 1,900; Cherbourg, à 635; Bâle, à 355; l'Ouest, à 777 50; La Teste, à 275; Dieppe, à 372 50.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act pour l'année 1851	Époques de jouissance	Noms des lignes
740	313*	99	400,000	400	tout.	30 fr. p. un an.	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
1031.	93	97	40,000	500	tout.	32 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	31	94	38,000	500	400	8 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	98	60,000	500	100	3 p. 100 (1)	juill. 1853	Caen et Cherbourg
tout.	23	90	12,000	500	tout.	93 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	38	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 3 m.	juill. 1853	Versailles (r. g.)
110	»	99	3?,000	500	350	34 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	30	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1363	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
627	560	99	250,000	500	tout.	4 p. 100 (2).	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	135	99	54,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	173	98	38,000	500	250	3 p. 100 (1)	juill. 1850	Blesme à Gray
353	512	99	300,000	500	350	3 p. 100 (2).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	néant.	»	Monter. à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	3 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	350	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	499 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Etienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1384 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Do (2) d'industrie
»	»	99	90,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1853	Lyon à la Médit.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	55	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	98	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellam.
tout.	50	90	3,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (2) Plus le dividende.

Bourse de Paris, Cours du 18 au 22 avril 1853.

Noms	16 comp.	16 terme	18 comp.	18 terme	19 comp.	19 terme	20 comp.	20 terme	21 comp.	21 terme	22 comp.	22 terme
Nord	906 75	910 »	917 50	922 50	920 »	920 »	913 »	915 »	912 50	915 »	913 75	913 »
Paris à Rouen	1085 »	1090 »	1105 »	1127 50	1120 »	1045 »	1032 50	1137 50	1030 »	1130 »	1127 50	1132 50
Rouen au Havre	322 50	522 50	532 50	530 »	537 50	530 »	535 »	540 »	535 »	535 »	538 »	537 50
Dieppe et Fécamp	360 25	»	367 50	370 »	372 50	»	374 25	»	371 25	372 »	372 50	380 »
Caen et Cherbourg	530 »	631 25	635 »	637 50	640 »	640 »	637 50	635 »	633 »	638 25	635 »	635 »
St-Germain	1035 »	1040 »	1042 »	1050	1050 »	1045 »	»	1040	1900 »	1000 »	1000 »	1010 »
Versailles (r. g.)	350 »	»	350 »	»	350 »	»	»	350 »	350 »	»	353 50	»
Ouest	770 »	770 »	777 50	777 50	787 50	783 »	785 »	782 50	780 »	778 75	777 50	790 »
Paris à Sceaux	313 »	»	320 »	»	272 50	»	223 »	225 »	240 »	245 »	235 »	235 »
Cie d'Orléans	1040 »	1049 50	1050 »	1092 50	1053 »	1057 50	1052 50	1050 »	1042 50	1042 50	1030 »	1035 »
Paris à Strasbourg	910 »	812 30	852 50	855 »	856 25	857 50	853 50	851 25	855 »	858 75	872 50	879 »
Strasbourg à Bâle	347 50	»	350 »	350 »	353 75	353 25	356 25	356 25	358 »	356 25	360 »	357 50
Blesme à Gray	348 »	»	347 50	350 »	350 »	950 »	348 75	351 25	350 »	352 50	350 »	355 »
Paris à Lyon	848 »	845 »	848 75	850 »	847 50	847 50	845 50	848 00	849 »	840 »	845 »	847 50
Monter. à Troyes	347 00	350 »	307 50	393 »	413 »	420 »	418 50	420 »	430 25	420 »	435 »	443 75
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	380 »	377 50	380 »	390 »	387 50	383 »	383 »	385 »	393 »	380 »	380 »	382 50
St-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Do (2) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Médit.	807 50	807 50	813 50	815 »	817 50	815 »	»	817 »	»	811 25	810 »	817 50
Chemins du Midi	634 75	640 »	647 50	650 »	655 »	653 75	650 »	662 50	645 50	663 »	650 »	655 »
Bordea. à La Teste	272 50	»	»	»	280 »	»	280 »	»	290 »	»	273 »	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellam.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	80 35	80 30	80 60	80 60	80 80	80 50	80 50	80 95	80 10	80 05	80 20	80 45
Rentes 4 1/2 0/0	103 70	103 30	103 70	103 70	103 70	103 35	103 50	103 50	103 30	103 30	103 95	103 30
Banque de France	2735 »	»	2730 »	»	2735 »	»	2735 »	»	2730 »	»	2730 »	»
Crédit mobilier	832 50	927 50	933 75	933 30	940 »	935 »	927 50	927 50	920 »	920 »	925 »	925 »
Comptoir national	699 75	696 25	695 »	696 25	695 »	695 »	692 50	693 »	692 50	682 50	693 »	692 50
Banque Foncière	890 »	900 »	897 50	905 »	900 »	910 »	900 »	900 »	895 »	890 »	895 »	»
Do Obligations (Cert.)	1007 50	1097 50	1093 »	1093 »	1095 »	1100 »	1095 »	1095 »	1087 50	»	1092 50	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 16 au 22 avril 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	16	18	19	20	21	22
1851.	150,000	72 ans.	933	tout.	300	7 50	avril.	janv. juill.	Nord-Boulogne	373 75	372 50	371 25	371 25	370 »	379 50
Do	80,000	30 —	1,050	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1143 75	1140 75	1145 »	1143 50	1140 »	1140 50
1852.	90,000	98 —	335	250	525	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 3 0/0	350 »	351 25	350 »	339 50	352 90	355 50
1853.	192,333	98 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 3 0/0	347 50	348 75	350 »	300 »	347 50	350 »
Do	2,300	90 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	1033 »	1020 »	»	»	»	»
Do	30,300	99 —	300	250	530	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	375 »	»	»	375 »	375 »	373 »
1843.	11,431	43 —	1,135	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	1120 »	»	1130	»	»
Do	6,201	45 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4,403	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1130 »	»	»	1120 »	1120 »	»
1841.	7,349	30 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1830.	8,934	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	1147	»
1842.	5,888	47 —	1,135	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
1849.	13,333	99 —	750	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	»	1110	»	»
1853.	150,000	98 —	310	110	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 1852	363 50	363 50	363 50	363 50	362 50	362 50
1845.	5,897	75 —	1,000	tout.	1,250	30	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	925	»	930	»
1847.	4,903	99 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	1120	1120	»	1120	»
1840.	15,000	79 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1080	1080 »	»	1090 »	»	1080 »
1849	5,000	87 —	800	tout.	1,350	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	» »	»	1230	»	»
1843.	2,775	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1853.	30,000	50 —	500	250	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	540	511 »	540 »	540 »	540
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 15 au 21 avril. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	15	16	17	18	20	21
Nord	900 » à 903 »	895 75 à 897 50	903 ?? à 9?0 »	918 75 à 925 »	913 50 à 919 75	906 25 à 913 50
Paris à Strasbourg	830 » à 852 50	847 50 à 850 »	830 » à 833 50	833 25 à 833 50	830 70 à 840 »	832 50 à 835 »
Cie d'Orléans	1025 » à 1050 50	1025 » à 1050 »	1030 » à 1060 »	1037 00 à 1062 50	1037 50 à 1063 50	1037 50 à 1069 50
Paris à Rouen	1035 » à 1062 »	1030 » à 1075 »	1080 » à 1090 »	1082 50 à 1106 25	1113 50 à 1123 »	1008 50 à 1090 »
Rouen au Hâvre	500 » à 525 »	500 » à 535 »	500 » à 523 »	513 50 à 537 50	512 50 à 537 50	513 50 à 525 »
Lyon	930 » à 947 50	942 75 à 947 50	947 50 à 1000 50	913 75 à 930 »	937 50 à 922 50	917 50 à 930 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours.
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	310 »	Seyssel (français) .... Asph.	1000	400	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité .... mar.	5000	30 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1100	Do (anglais) .... Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	3000	5 1/2 0/0 b.
— Paton	25	30 50	Bastennes .... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	42 »	Vigie .... mar.	6000	10 0/0 b.
— Courtois	50	42 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1600	1575	— de Besançon	430	525 »	Nationale .... Inc.	3000	130 0/0 b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	910	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4530 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale .... Inc.	5000	300 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) ..... Forg.	500	500	— de Versailles	500	595	Union .... Inc.	5000	60 0/0 b.
Tenez .... (cuivre).	100	123 »	Alais .... Forg.	3300	1500	— Cherbourg	500	400	France .... Inc.	5000	48 0/0 b.
Vieille-Montagne ..... (zinc).	200	1310 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1001	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix .... Inc.	4000	3200 »
Prusse Rhénane ..... (zinc).	375	1030	Providence .... Forg.	1000	1103	—— Caillard	1000	800	Providence .... Inc.	2500	26 0/0 b.
Meuse .... (zinc).	250	310	Hennange. N. liber ..... Forg.	500	610 »	Gondoles parisiennes	80	175 50	Urbaine .... Inc.	5000	63 0/0 b.
Stolberg .... (zinc).	750	1130	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	380	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3400	Confiance .... Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	60	Valentin-Cocq .... Usine.	300	»	Omnibus (rive gauche).	250	230 »	Evaux d'Avignon	34 50	»
Blanzy .... charb.	1000	1250	Soc. Cail et Cie .... Usine.	1000	1490	Favorites ..... Omnibus.	500	2000	— de Cette	40	»
Grand'Combe .... charb.	1000	1380	Christofle .... Usine.	500	800	Hirondelles .. Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	25	»
Chazotte .... charb.	1/3320	430	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	800 »	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1030 P.
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles ..... Omnibus.	500	540	— d'Aix-la-Chap.	375	550
Pont-de-Loup (sud) .... charb.	1000	200	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén .. Pet. V.	500	590 »	— de Montluçon	500	505
Mines de la Loire ..... charb.	1/63040	750 »	— français ... (Dito)	500	1085	Deslrées ..... Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	275
Centre-du-Flenu ..... charb.	1000	430	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes .. Pet. voit.	500	510 »	Journaux réunis	300	510
Long-pendu .... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides ..... Pet. voit.	300	925	Maberly (Amiens)	300	900
Epinac .... charb.	1/2 400	300	— du Nord (Batign.)	500	675 »	Générale ..... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Prevost)	500	513
Haute-Loire .... charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	300	775	Lloyd français .... mar.	5000	121/20/0 b.	Gamaches	500	490
Montchanin .... charb.	3000	»	— de l'Est (Vincen.)	300	1200	Union des ports ... mar.	5000	18 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	423
Azincourt .... charb.	1/1 300	900	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	493

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J.

N° 625. 10e ANNÉE. — N° 18 SAMEDI 30 AVRIL 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

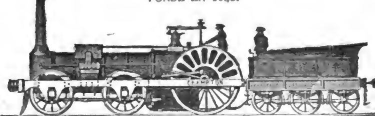
	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Étranger	16 »	— 30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lorsel et C°, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



SOMMAIRE.

Chemin de Paris à Strasbourg.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg a eu lieu jeudi 28 de ce mois à la salle Herz, sous la présidence de M. le comte de Ségur.

L'assemblée se composait de 240 actionnaires, représentant plus de 36,000 actions.

Les fonctions de scrutateurs étaient remplies par M. Gentil et par M. Porriquet, comme étant les plus forts actionnaires présents. M. Salvador a été appelé au bureau en qualité de secrétaire.

M. Ad. Bossanges, secrétaire général de la Compagnie, a donné lecture du rapport dont on trouvera le texte plus loin et dont voici la substance.

Un fait important dont nous avons parlé plusieurs fois est constaté dès le début du rapport : c'est le développement exceptionnel de la circulation aussitôt après l'ouverture de la ligne entière. Ce développement a été tel que la Compagnie a dû refuser des transports, malgré l'importance du matériel qui avait été préparé. Ce matériel comprenait :

129 locomotives;
546 voitures à voyageurs;
2,149 wagons à marchandises.

Il a fallu commander, après quatre mois d'expérience :

100 locomotives;
100 tenders;
36 voitures à voyageurs;
1,818 wagons à marchandises,

c'est-à-dire pour 13 millions de matériel supplémentaire.

Il ne s'agit pas quant à présent de pourvoir à cette dépense ; on examinera l'année prochaine s'il convient de la compenser au moyen d'un fonds de réserve à prélever sur les dividendes, ou au moyen d'un emprunt.

La conséquence de ce développement de la circulation a été des produits très-beaux déjà, il est vrai, mais qui ne donnent pas cependant à beaucoup près une idée exacte des recettes que fera la Compagnie de Strasbourg lorsqu'elle sera en possession de son nouveau matériel.

L'exploitation a donné les résultats suivants :

Sur la ligne principale :	
Voyageurs	7,795,855 34
March. grande vitesse	1,317,071 50
petite vitesse	5,206,943 51
Sur l'embranchement de Saarbruck :	
Voyageurs	714,319 63
March. grande vitesse	82,496 44
petite vitesse	811,774 33
	15,928,460 75

Pour un parcours moyen de 508 kilom.

L'influence exercée par l'ouverture des lacunes de la ligne principale sur les produits de l'exploitation est importante et le rapport la signale avec soin. Nous appelons sur ce fait l'attention des actionnaires, parce qu'il permet d'évaluer ce que seront les produits de l'année courante.

Du 1er janvier au 11 août, pendant 224 jours, avant l'ouverture, le nombre des voyageurs et le parcours moyen effectué par chacun étaient de

3,537 voyageurs par jour.
67 kilomètres de parcours moyen.

Du 12 août au 31 décembre, 142 jours, après l'ouverture, les nombres se sont élevés à :

5,468 voyageurs par jour.
80 kilomètres de parcours moyen.

Pendant la première période, le nombre de tonnes de marchandises transportées était de 726 tonnes par jour.

Pendant la seconde période il a été de 1,020 tonnes par jour.

La recette brute, qui était pendant la première période, de 29,204 fr. par jour.
S'est élevée pendant la seconde à 54,981 fr. par jour.
Ou près du double (88 0/0).

Aux recettes de l'exploitation détaillées ci-dessus et s'élevant à	15,928,460 75
il convient d'ajouter :	
Produit net de l'exploitation de Sarrebourg jusqu'à l'ouverture	236,376 »
Intérêts des placements de fonds	1,630,677 83
Total des recettes brutes	17,795,514 58
A déduire : Dépenses d'ordre, détaxes, subventions, impôt du dixième	963,365 46
Reste	16,833,149 12

Dépenses.

Frais d'exploitation	6,524,771 38
Bénéfice net	10,308,377 74

Ce bénéfice a été partagé comme suit :

Restitution au capital du solde des intérêts

payés aux actionnaires pendant la construction	1,685,353 75
Retenue de 5 0/0 du surplus des bénéfices pour constituer le fonds de réserve	433,884 99
Ensemble. .	2,119,238 74
Intérêts payés aux actions	4,925,000 »
Reste à distribuer : 13 fr. 056 par action .	3,264,139 »
Total égal aux recettes .	10,308,377 74

En négligeant la fraction de 0 fr. 056, les actions qui ont déjà touché . . . 20 fr.
vont recevoir pour dividende . . 13

Ensemble. . 33 fr.

Le prélèvement de 1,685,353 75 effectué sur les bénéfices et qui ne doit pas se reproduire, représente environ 7 fr. par action, et porte ainsi le revenu net de 1852 à 40 fr. par action avec une exploitation incomplète pendant les deux tiers de l'année.

Il est facile de prévoir d'après cela que le revenu de l'exploitation pour l'année 1853 dépassera 50 fr. par action.

Le rapport se borne rigoureusement à rendre compte de la situation actuelle de l'entreprise, et ne dit pas un mot des négociations entamées avec le gouvernement, tant pour le chemin des Ardennes que pour celui du Mulhouse. Les questions posées au Conseil d'administration par plusieurs membres de l'assemblée n'ont pu le décider à sortir de cette réserve, dont l'intérêt même des négociations entamées lui faisait un devoir; il a été annoncé seulement que, dans le cas de convention définitive pour de nouvelles concessions, une assemblée générale extraordinaire serait appelée à en connaître.

On trouvera dans le rapport des renseignement précis sur l'état des travaux des embranchements de Reims et de Thionville; ces embranchements pourront être livrés à l'exploitation avant la fin de la présente année. La Compagnie gagnera ainsi près de deux ans sur le délai qui lui avait été fixé.

Après la lecture du rapport du Conseil d'administration, qui a été suivie d'applaudissements, et celle du compte rendu de la Commission de vérification des comptes, une discussion incidente et rétrospective a été ouverte sur la comparaison des dépenses d'établissement du chemin de Strasbourg et des chemins du Centre et de Bordeaux.

Il avait déjà été répondu l'année dernière, aux observations présentées sur ce sujet, qu'il était impossible de comparer entre eux des chemins placés dans des conditions différentes; la même réponse, parfaitement fondée, a été reproduite l'autre jour, et on ne pouvait réellement en faire d'autre; seulement il sera possible, l'année prochaine, de donner le compte détaillé par sections et par chapitres des dépenses du premier établissement.

Des questions ont été ensuite posées relativement à la répartition faite l'année dernière des obligations de l'emprunt.

Les explications fournies par le président de l'assemblée et par un membre du Conseil n'ont pas satisfait les réclamants; une assez forte minorité a vivement attaqué l'attribution faite de 2,207 obligations à d'autres personnes qu'aux actionnaires (1).

Comme il était impossible de revenir sur le passé, les critiques qui ont été faites ne peuvent avoir de valeur que pour l'avenir; l'assemblée l'a compris et n'a émis aucun vote, mais sa mauvaise humeur persistant, ce n'est qu'au milieu du bruit que l'ordre du jour a été voté, les comptes de 1852 approuvés et le dividende pour cet exercice fixé à 13 francs par action.

Ce dividende sera payé, à partir du 2 mai prochain, à la caisse de la Compagnie.

Nous ne pouvons regretter trop vivement les dispositions manifestées dans cette séance par une partie des actionnaires. Ce n'est pas pour 2,207 obligations qu'il était impossible de diviser entre les actionnaires, et dont 1,387 ont été distribuées comme encouragement aux employés les plus utiles de l'entreprise; ce n'est pas en présence d'une prospérité pareille à celle de la Compagnie de Strasbourg, prospérité due en grande partie aux efforts, au zèle et à la sollicitude des administrateurs, que les actionnaires peuvent à bon droit se plaindre de la gestion de leurs affaires pour un détail aussi peu important.

La sagesse avec laquelle les affaires de la Compagnie de Strasbourg ont été conduites a élevé le cours des actions à un taux que nul n'osait espérer, elle a diminué l'amortissement de 2 fr. par an et par action; elle permet aujourd'hui de distribuer un dividende inattendu de 13 francs par action; enfin, elle a partagé entre les actionnaires plus de 95 0/0 de la prime obtenue par les obligations. En vérité, de tels services, si loyalement rendus, méritaient au moins un vote de remerciment, et, au lieu de cela, c'est presqu'un blâme qui a été formulé! Encore une fois, nous le regrettons pour les actionnaires, qui découragent ainsi, sans y prendre garde, les hommes honorables qui ont défendu leurs intérêts avec tant de courage et de succès dans les temps les plus difficiles.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) L'attribution des 50,000 actions de l'emprunt de Strasbourg a été faite comme suit :

Aux actionnaires à raison de une obligation pour *cinq* actions,	46,393 oblig.
Aux actionnaires ayant moins de *cinq* actions,	1,317
Ensemble,	47,710
Vendu à 575 fr. au profit de la Compagnie,	83
Total,	47,793
Aux ingénieurs et employés supérieurs, actionnaires de la Compagnie,	1,387
Aux souscripteurs non actionnaires,	820
Total,	50,000

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

Compte rendu de l'assemblée générale du 27 avril 1853.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Montereau à Troyes a eu lieu le 27 courant, chez Lemardelay, sous la présidence de M. le duc d'Harcourt, qui a ouvert la séance en donnant connaissance de l'ordre du jour suivant :

1° Organisation du bureau et constitution de l'assemblée ;

2° Rapport du Conseil d'administration ;

3° Discussion et approbation des comptes de l'exercice 1852 ;

4° Renouvellement partiel du Conseil d'administration (art. 28) des statuts ;

5° Tirage au sort des sept obligations de l'emprunt de 3,300,000 à rembourser le 1er juillet 1853.

Les deux plus forts actionnaires, M. Emile Pereire et M. André Kœchlin, prennent place au bureau en qualité de scrutateurs.

M. de Saint-Didier est appelé à remplir les fonctions de secrétaire.

Le bureau étant constitué, M. Gobin, chef du secrétariat général et du contentieux, donne lecture du rapport.

En dehors de nombreux détails statistiques sur la situation financière de la Compagnie et sur les résultats de l'exploitation, ce document ne signale aucun fait important, sauf une demande en concession du prolongement sur Chaumont (ligne de Blesme à Gray), adressée le 11 novembre dernier au ministère des travaux publics. Mais les négociations relatives à cette affaire étant peu avancées, le Conseil ne croit pas devoir faire à ce sujet de communication spéciale à l'assemblée.

Voici comment se résume le compte de l'exploitation :

Les recettes de toute nature se sont élevées à......................		1,270,040 92
A déduire :		
Impôt du 10e..	30,831 25	
Dépenses de l'exploitation....	719,954 37	
Ensemble.........		750,785 60
Le produit net de l'exploitation est de...............		219,255 32

Sur cette somme, il a été prélevé 167,583 f. 60 c. qui représentent le solde des intérêts à 4 0/0 restant dus aux actionnaires pour la dernière période des travaux, du 1er janvier au 10 avril 1842, jour de l'ouverture de la ligne. Le paiement de cette somme aura lieu à partir du 10 mai, à raison de 5 fr. 40 c. par action.

L'excédant des bénéfices a été employé au service de l'emprunt, à solder des comptes particuliers et à exécuter de nouveaux travaux dont les dépenses ont augmenté le compte de premier établissement.

La lecture du rapport terminée, M. le Président a offert de donner la parole aux actionnaires qui auraient des observations à présenter. Malgré la position nouvelle et inattendue que les actions de la Compagnie viennent de prendre sur le marché, l'offre du président est restée sans résultat. Nous comprenons très-bien la réserve gardée par le conseil dans l'intérêt des négociations entamées, mais nous sommes surpris, nous l'avouons, de l'indifférence montrée par les actionnaires dans la situation présente.

Personne ne demandant la parole, le président a mis aux voix, et l'assemblée a adopté à l'unanimité les propositions suivantes :

PREMIÈRE PROPOSITION.

Conformément à l'art. 49 des statuts et à la proposition du Conseil d'administration, les comptes de la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes, au 31 décembre 1852, sont approuvés.

2°, 3° et 4° PROPOSITIONS.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, MM. Demeufve, Dufeu et de Saint-Didier, membres sortants, sont réélus membres du Conseil d'administration pour trois années à partir du 10 avril 1853.

Après le vote de ces propositions, il est procédé au tirage des sept obligations à rembourser l'emprunt de 3 millions.

Les numéros sortis sont les suivants :

2,778, 2,319, 1,807, 2,167, 934, 936, 2,251.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Dieppe.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1853.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Dieppe finit à peine au moment où nous mettons sous presse. Nous n'avons que le temps d'annoncer les résultats principaux.

Les dépenses de premier établissement sont réduites d'environ 27.000 fr.

Le solde disponible du capital réalisé est maintenant de 165,683 fr. 76 c.

Le dividende pour l'exercice 1852 est fixé à 9 fr. 30 c. par action, payable à partir du 6 mai.

La fusion avec le réseau normand, moyennant un revenu fixe de 12 fr. par action et par an, et le remboursement des actions à 400 fr. a été approuvée malgré l'opposition de quelques actionnaires, et après des explications fort étendues qui ont été données par M. Ad. Thibaudeau, conseil de la Compagnie.

La semaine prochaine nous publierons le rapport ainsi que le texte des résolutions adoptées.

F. SOLAR.

Chemin de fer du Midi.

EMBRANCHEMENTS DE BORDEAUX A BAYONNE ET DE NARBONNE A PERPIGNAN.

La loi du 8 juillet 1852 autorisait le gouvernement à concéder directement à une Compagnie le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et du canal latéral à la Garonne, moyennant une subvention de 40 millions et une garantie d'intérêt de 4 0/0 sur le capital à fournir par les concessionnaires.

Six semaines après, le 24 août, le gouvernement faisait profiter le Trésor des progrès du crédit public en concédant le chemin de Bordeaux à Cette et le canal latéral, avec une économie de 5 millions sur le chiffre de la subvention de 40 millions.

Par le même décret, la Compagnie obtenait la concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan avec une subvention de 10,500,000 f et une garantie d'intérêt sur un capital de 18 millions, ce qui élève la dépense totale des deux embranchements à 31,500,000 fr.

Aux termes de la nouvelle constitution et des sénatus-consultes qui en ont réglé l'application, le chef de l'État a le droit de concéder, par décret, toute espèce de travaux publics; mais lorsqu'il doit résulter d'un acte de cette nature un engagement ou une obligation pour le Trésor, il est nécessaire de demander l'approbation du Corps législatif.

C'est pour obéir à cette prescription constitutionnelle qu'un projet de loi, déjà publié par nous, a été présenté. Depuis lors la commission a fait son rapport et la loi a été votée sans amendement et à l'unanimité; fait unique peut-être dans l'histoire législative des travaux publics.

Nous donnons plus loin :

1° Le rapport de M. Granier de Cassagnac, député, au nom de la commission du Corps législatif,

2° La discussion à laquelle le projet de loi a donné lieu;

3° Le texte de la loi votée;

4° Le cahier des charges spécial aux deux embranchements.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi devant avoir lieu demain, 30 avril, nous laissons à son honorable président, M. E. Pereire, le soin d'exposer la situation de cette belle entreprise et l'avenir qui lui est réservé, ainsi que les mesures adoptées pour la réaliser promptement; nous nous bornerons, quant à nous, à signaler à l'attention de nos lecteurs l'intéressant rapport de M. Granier de Cassagnac, comme un modèle de précision et de clarté, mérite fort rare dans les documents législatifs touchant à des questions d'affaires.

La semaine prochaine, nous publierons le rapport qui sera présenté le 30 à l'assemblée générale des actionnaires.

J. MIRÈS.

Paquebots transatlantiques.

AJOURNEMENT PROVISOIRE.

Une note insérée au *Moniteur* de dimanche dernier annonce l'ajournement provisoire de la concession du service des lignes transatlantiques.

Cet ajournement trompe une espérance longtemps nourrie, et renvoie à une époque indéterminée un projet qui était depuis quinze ans, le *Moniteur* le déclare, l'objet des préoccupations publiques.

Dès 1840, en effet, une loi fut rendue pour donner satisfaction aux intérêts de notre commerce et le soustraire à la dangereuse intervention des services anglais, dont les chefs étaient forcément mis dans la confidence de nos relations avec les deux Amériques. L'insuffisance des combinaisons sur lesquelles reposait la concession faite à une Compagnie le 25 avril 1847, d'une ligne entre le Havre et New-York, rendit stérile la bienveillance du Gouvernement et des Chambres. Les navires, construits dans les arsenaux de l'État furent remis comme subvention unique à la Compagnie concessionnaire; mais comme ils étaient plus propres à un service militaire qu'à un service commercial, la Compagnie Hérouit et Andelle, après avoir perdu plus de 1,200,000 fr. en dix voyages, ne put soutenir la concurrence anglaise, richement subventionnée par le gouvernement de la Grande Bretagne.

Treize années se sont écoulées depuis lors; rien n'a été fait en France, mais le temps a été mis à profit par l'Angleterre et par l'Amérique; les grands services se sont multipliés et étendus: le congrès de Washington a fait assaut de libéralité avec le Parlement de Westminster, et le monopole de la navigation à vapeur entre l'ancien et le Nouveau-Monde, a été partagé exclusivement, par suite de notre inaction, entre les deux branches de la race anglo-saxonne.

« Le gouvernement de l'Empereur, toujours empressé de donner satisfaction aux grands intérêts du pays, ne pouvait manquer de porter son attention sur une question aussi importante; aussi en a-t-il confié l'étude à une commission dans laquelle, dit le *Moniteur*, se trouvaient représentés les départements des affaires étrangères, de la marine, de l'intérieur et des finances.

Après dix mois d'enquête, la commission a conclu à l'ajournement en se basant :

1° Sur ce que les progrès incessants de la navigation à la vapeur avaient complétement changé les conditions de vitesse, de puissance et de dimensions nécessaires pour un tel service;

2° Sur l'importance des dépenses à faire dans les ports de la Manche et de l'Océan pour les rendre accessibles en tout temps aux grands paquebots transatlantiques;

3° Sur l'incertitude des revenus d'un pareil service et sur l'impossibilité qui en résultait de déterminer la subvention qu'il convenait d'accorder.

4° Enfin, sur les modifications que des découvertes récentes, non encore sanctionnées par l'expérience, il est vrai, pourraient introduire dans les éléments du problème, et dont il était, dès lors, prudent d'attendre les résultats certains avant d'engager le Trésor.

Quelle que soit la valeur de ces motifs, on ne peut se défendre d'éprouver un vif regret de la détermination prise.

Il y a longtemps déjà que la navigation à vapeur progresse, et l'on sait aussi bien à Londres et à Washington qu'à Paris, que la science de l'ingénieur n'a pas plus dit son dernier mot dans cette question que dans celle des chemins de fer. Cela a-t-il empêché cependant les deux cabinets étrangers de prendre des engagements et de subventionner richement des services nationaux basés sur l'état des constructions nautiques au moment où les conventions ont été faites? Non, pas plus que le gouvernement français n'a hésité et n'hésite encore à concéder des chemins de fer d'après les données actuelles de la science, et sans tenir compte des progrès inévitables de l'avenir.

De quelle manière, d'ailleurs, les progrès de la science doivent-ils et peuvent-ils influer sur l'établissement et sur l'exploitation des paquebots transatlantiques?

Ou on construira de suite les navires d'après les systèmes actuellement connus, et alors, que la dépense soit faite par le gouvernement ou par une compagnie, une fois le capital engagé, les progrès nouveaux ne changeront rien à la situation. En effet, si les progrès sont importants, il faudra acheter les avantages de vitesse ou d'économie qu'ils produiront par une reconstruction totale ou partielle des coques et des machines, c'est-à-dire mettre dehors un nouveau capital, de telle sorte que le chiffre de la subvention ou la différence entre la recette et la dépense annuelle, y compris l'intérêt et l'amortissement des fonds employés, ne variera pas sensiblement. — Il en sera de même, à plus forte raison, s'il s'agit seulement d'améliorations de détail, laissant le fond des choses dans l'état actuel.

Ou on attendra le dernier terme des progrès de la science, comme le paysan qui attendait pour traverser un fleuve que toutes les eaux fussent écoulées, et alors on placera la France dans un état d'infériorité déplorable vis-à-vis des autres nations, car on ne fera jamais rien, le progrès étant par sa nature incessant et infini. Ce n'est pas seulement l'Angleterre et l'Amérique qui s'empareront à notre détriment du roulage accéléré des mers, c'est l'Allemagne, c'est la Belgique elle-même, c'est Hambourg, c'est Brême, c'est Anvers. A quoi serviront alors les chemins de fer construits à grands frais pour amener le voyageur et la marchandise jusqu'à nos ports, si on ne trouve, arrivé là, que des services à voiles incomplets, lents et sans responsabilité? Non-seulement les communications transatlantiques du reste du continent ne s'effectueront pas par la France, mais notre commerce lui-même et nos voyageurs seront contraints d'employer la voie des services étrangers, de livrer à des concurrents le secret de leurs affaires et de leurs relations; ils arriveront plus tard, paieront plus cher, et perdront peu à peu leurs meilleurs et leurs plus sûrs débouchés.

Les choses n'iront pas jusque-là, sans doute. Le gouvernement veut faire quelque chose et annonce dans *le Moniteur* que s'il ne peut pas traiter quant à présent de l'ensemble des services transatlantiques, il établira du moins dans un bref délai une ligne de communication avec le Brésil à titre d'expérience. — Cette promesse, si précieuse qu'elle soit, est insuffisante pour rassurer entièrement le commerce français.

Sans s'arrêter au silence que garde le *Moniteur* sur le système d'après lequel la ligne du Brésil sera organisée, si elle sera confiée à l'industrie ou si l'expérience sera faite par la marine de l'Etat, on peut signaler une question plus grave : les inconvénients et les dangers du fractionnement des services transatlantiques.

Le fractionnement était le sytème en faveur avant 1848. C'est d'après lui que tous nos premiers chemins de fer ont été concédés, et s'il eût été maintenu plus longtemps, il eût été impossible de rien entreprendre de plus sans mettre tous les travaux à la charge du Trésor.

La réunion des lignes, la révision libérale des contrats primitifs accomplie depuis quinze mois, a permis de concéder près de 2,000 kilomètres nouveaux et de doter quarante départements de voies rapides, sans imposer aucun sacrifice à l'Etat.

Il en serait de même, on peut l'assurer, pour les communications transatlantiques, suivant que l'un ou l'autre système serait préféré.

Trois lignes principales doivent être établies :

Celle des Etats-Unis;

Celle des Antilles;

Celle du Brésil.

Que ces trois lignes soient isolées, et il faudra pour chacune :

Une administration spéciale avec ses frais généraux;

Des ateliers ou arsenaux de construction et de grande réparation;

Des navires de réserve en cas d'accident, pour prévenir toute interruption de service;

C'est-à-dire :

Un plus fort capital de premier établissement;

Des frais d'exploitation plus élevés;

Des assurances plus coûteuses.

Maintenant que l'un de ces services isolés éprouve des pertes, que la concurrence étrangère, ayant l'antériorité des relations, triomphe sur un point, comment la Compagnie concessionnaire de ce service pourra-t-elle lutter? comment les intérêts du commerce seront-ils satisfaits?

La conséquence forcée, inévitable du fractionnement, est donc tout à la fois d'accroître le chiffre de la subvention qui sera demandée par toute Compagnie sérieuse agissant d'une manière isolée, ou de détruire toute garantie de bon service, si on excite les concurrents à faire des offres au rabais.

Le contraire résulterait naturellement de la réunion des trois services maritimes, des quatre même, puisque la fusion avec les lignes de la Méditerranée est possible, et qu'elle ne ferait qu'accroître la force de l'entreprise en diminuant ses risques.

Cette réunion ne serait pas moins favorable au Trésor public qu'au commerce, et n'exigerait nullement, comme on a pu le croire, le paiement immédiat de la subvention annuelle de plus de 15 millions dont parle le *Moniteur*.

Rien de plus facile en effet que d'échelonner cette subvention suivant les convenances du Trésor, en échelonnant la mise en activité des services en raison de leur intérêt et de leur urgence, tout en se maintenant dans le principe fécond et économique de l'unité de concession.

Si l'on voulait rendre la subvention progressive en la répartissant sur trois années à partir du jour où le premier navire serait prêt à prendre la mer, on aurait :

Pour le budget de	1853....	Néant
—	1854....	Néant
—	1855....	1,400,000
—	1856....	7,000,000
—	1857....	12,000,000
—	1858....	16,000,000

Dans le cas où l'on préférerait répartir la mise en activité des services réunis en quatre ans au lieu de trois, on aurait :

Pour le budget de	1853....	Néant
—	1854....	Néant
—	1855....	1,000,000
—	1856....	5,000,000
—	1857....	9,000,000
—	1858....	13,000,000
—	1859...	16,000,000

La réunion ne rendrait pas seulement la compagnie plus forte : en diminuant ses risques en les répartissant, en rendant tous les services solidaires, les meilleurs compensant les moins bons, elle permettrait sans doute à l'Etat d'obtenir des conditions plus favorables. D'un autre côté, le commerce y trouverait des garanties sérieuses d'un bon service non interrompu, chaque ligne prêtant au besoin son concours aux autres, les correspondances étant plus faciles, plus régulières, plus économiques, et la Compagnie trouvant dans ses ressources, dans sa prospérité, les moyens de multiplier ses départs, de les rendre plus fréquents et d'étendre son réseau, comme l'a fait en Angleterre la Compagnie Cunard, qui, tenue seulement à des départs de quinzaine, en a maintenant chaque semaine.

Si l'ajournement annoncé par le *Moniteur* eût été un rejet absolu, nous eussions gardé le silence; mais la note officielle déclare que le Gouvernement a résolu, non-seulement d'établir à bref délai la ligne du Brésil, mais de rechercher *activement* les moyens de compléter les services transatlantiques. Cette déclaration nous a donné l'espoir que les observations précédentes ne seraient pas inutiles

et pourraient même être accueillies par qui de droit.

AD. BLAISE (des Vosges).

Voici la note du *Moniteur* :

L'établissement de grandes lignes de navigation à la vapeur, destinées à relier directement, par des communications rapides et régulières, la France aux deux Amériques, est, depuis quinze ans, l'objet des préoccupations publiques. En 1840, une loi fut rendue, et, depuis lors, plusieurs projets ont été présentés dans le même but; mais ces projets n'ont abouti, après un essai infructueux, qu'à démontrer l'insuffisance des moyens proposés.

Le gouvernement de l'Empereur, toujours empressé de donner satisfaction aux grands intérêts du pays, ne pouvait manquer de porter son attention sur une question aussi importante. M. le ministre des finances en a confié l'étude à une commission dans laquelle se trouvaient représentés les départements des affaires étrangères, de la marine, de l'intérieur et des finances.

Cette commission s'est livrée, pendant six mois, à une enquête approfondie; elle a fait un appel à toutes les lumières; tous les intérêts ont été invités à se produire; elle a entendu non-seulement les délégués des conseils municipaux et des chambres de commerce de toutes les villes intéressées, mais encore les représentants des différentes compagnies qui avaient déposé des soumissions pour l'exploitation des services transatlantiques, les principaux constructeurs de navires et de machines; elle a consulté des ingénieurs de la marine, des ponts et chaussées, et des officiers de la marine impériale; elle a constaté les conditions nautiques de chaque port, les améliorations dont ils étaient susceptibles, ainsi que les dépenses qu'elles entraîneraient.

Par suite de cette enquête, la commission a dû reconnaître que les progrès incessants de la navigation à la vapeur avaient complétement changé les conditions dans lesquelles avaient été faites les études antérieures; que le minimum de vitesse que les services transatlantiques devaient réaliser aujourd'hui, pour lutter avec succès contre la concurrence étrangère, ne pouvait être obtenu qu'au moyen de machines d'une grande puissance et de navires d'une vaste capacité, et que, par conséquent, des travaux considérables étaient nécessaires pour rendre les grands ports commerciaux de la Manche et de l'Océan accessibles en tout temps aux paquebots transatlantiques.

La commission a dû rechercher aussi quelles étaient les lignes dont l'intérêt politique et commercial de la France réclamait l'établissement, et elle a été unanime à se prononcer en faveur de la création de trois grandes lignes destinées à mettre en rapport, deux fois par mois, la France avec les États-Unis, la mer des Antilles, le golfe du Mexique, l'isthme de Panama, la côte Ferme et Cayenne, avec Gorée, le Brésil et la Plata. Elle a pensé aussi que des lignes de cette importance, embrassant un parcours annuel de 296,865 lieues marines, ne pouvaient être desservies convenablement que par vingt-neuf bâtiments mus par une force de 17,600 chevaux.

La commission a cherché à établir avec le plus grand soin les éléments des dépenses et des recettes d'une telle exploitation. En ce qui concerne le chiffre des dépenses, ses évaluations peuvent être, dans l'état actuel des choses, considérées comme exactes; il n'en est pas de même du chiffre des recettes, qu'elle n'a pu baser, malgré toutes ses investigations, que sur des données imparfaites.

Mais le montant des recettes est l'un des deux éléments exigés pour fixer la subvention de l'État, et cette subvention serait pour le Trésor une lourde charge, puisque les Compagnies demandent plus de 15 millions de subvention annuelle, pour des services établis dans des conditions bien inférieures à celles que la commission a reconnues nécessaires. Il faut ajouter à cette somme les frais considérables qu'occasionneront les travaux à exécuter dans le port ou les ports qui seront désignés.

Dans cet état d'incertitude et dans l'impossibilité, résultant de la nature même de l'entreprise, de recourir à la garantie d'intérêt ou de combiner le montant de la subvention avec le partage éventuel des bénéfices, le gouvernement a dû se demander s'il serait prudent d'engager aussi gravement la responsabilité financière de l'État.

D'un autre côté, de récentes découvertes qui manquent encore, il est vrai, de la sanction de l'expérience, mais qui méritent le plus sérieux examen, laissent entrevoir la possibilité de réduire dans une forte proportion la consommation du combustible et l'emplacement occupé par les machines, en laissant libre un plus large espace pour les voyageurs et les marchandises. Si cet espoir se réalisait, il changerait d'une manière très-avantageuse les conditions de la navigation à vapeur.

Ces considérations ont déterminé le gouvernement à surseoir à la concession du service des lignes transatlantiques. Mais, pour ne pas retarder l'exécution des services dont il peut se charger avec les moyens dont il dispose, le gouvernement a résolu d'établir dans un bref délai une ligne de communication avec le Brésil, et de rechercher activement les moyens de compléter les services transatlantiques, en faisant étudier et expérimenter les nouvelles découvertes de la science.

Chemins de fer du Midi.

EMBRANCHEMENTS DE BORDEAUX A BAYONNE ET DE NARBONNE A PERPIGNAN.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, par* M. Granier de Cassagnac, *député au Corps législatif.*

I.

Messieurs,

Une loi du 8 juillet 1852 avait autorisé le gouvernement à concéder directement le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et celui de Narbonne à Perpignan; et, par un traité à la date du 24 août suivant, M. le ministre des travaux publics concéda ces deux chemins à la Compagnie déjà concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne.

Cette concession des deux voies de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, homologuée par le conseil d'État le 3 mars 1853, est devenue l'objet d'un projet de loi soumis au Corps législatif par décret de l'Empereur, en date du 30 du même mois et votre Commission s'est mise en devoir de vous en rendre compte.

Le projet de loi se présentait naturellement à votre Commission sous deux aspects; d'un côté était le tracé des deux chemins, de l'autre étaient l'utilité et la dépense de l'entreprise.

Le tracé des chemins de fer est dévolu par la Constitution à l'initiative du chef de l'État; votre Commission n'a pu que respecter, dans les tracés qui nous étaient soumis, les effets de cette prérogative, pleinement justifiée par la hauteur de vues et par le calme d'appréciation que le gouvernement, mieux que personne, peut apporter en des questions où les intérêts locaux mettent quelquefois tant de partialité et toujours tant de véhémence.

Néanmoins, votre Commission n'a pas cru que sa déférence pour les droits de la Couronne lui interdit ou la dispensât de vous rendre compte des motifs qui ont déterminé les tracés indiqués par le cahier des charges.

II.

Tracé de Bordeaux à Bayonne.

Le traité du 24 août impose à la Compagnie concessionnaire l'obligation de rattacher le chemin de fer de Bayonne à un point du chemin de Bordeaux à la Teste nommé Lamothe. De là, la voie se développe sur le plateau des grandes landes, se reliant à Mont-de-Marsan par un embranchement, passant à Dax, et arrivant à Bayonne par le Saint-Esprit, en aval du pont jeté sur l'Adour.

Ce point de Lamothe, désigné pour servir de rattachement au chemin de Bayonne, n'a pas été déterminé arbitrairement. En l'imposant à la Compagnie, l'administration a eu pour but d'éviter le passage difficile et coûteux de la Leyre; et ce but a été atteint, en jetant, à Lamothe, la voie ferrée sur la rive gauche de cette rivière.

La comparaison du tracé dirigé, à partir de Lamothe, à travers les grandes landes, avec un tracé qui, empruntant une partie du chemin de Cette, se fût dirigé, par les vallées, sur Mont-de-Marsan, n'est pas, nous l'avons déjà dit, dans nos attributions; cependant, nous pouvons et nous devons dire que la raison à laquelle le gouvernement a principalement cédé, en adoptant le tracé actuel, est tirée de la nature même du chemin qu'on établissait. Ce chemin, il ne faut pas l'oublier, est la sixième section de la voie ferrée de Paris à la frontière d'Espagne; il a donc à satisfaire,

(1) Cette Commission est composée de MM. le comte de Tauriac, *président*; O'quin, *secrétaire*; Gragnier de Cassagnac, Calvet-Rogniat, Corta, le baron de Jouvenel (Léon), Dupont (Paul).

Les conseillers d'État, commissaires du gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont: MM. Vuillefroy, *président de section*, Frémy et Heurtier.

avant tout, à l'intérêt général du pays. Or, à ce point de vue, qui a dominé, et qui devait dominer la question, le tracé adopté est évidemment le meilleur, car il est le plus court.

A partir de Lamothe, ce n'est plus à La Harie, suivant un premier projet, mais à Troncens que le chemin de fer doit aboutir. Cette correction modifie heureusement le tracé primitif, parce qu'elle rapproche la voie, d'environ 8 kilomètres, de Mont-de-Marsan et de Tartas, en la dirigeant sur Dax. Mont-de-Marsan est le point d'arrivée des vins du Vicbill, de Madiran et des contrées méridionales du Bas-Armagnac, comme le point de passage des populations qui se portent aux eaux thermales; Dax et Tartas sont les deux marchés sur lesquels s'opère le commerce important de la Chalonne, du Béarn et du Maransin.

De Dax, le chemin infléchit à l'ouest, vers la mer, et arrive à Bayonne par le Saint-Esprit, sur la rive droite de l'Adour, en aval du pont que les navires ne peuvent franchir, et par conséquent au point naturellement indiqué pour servir d'entrepôt et d'embarcadère.

Tel est le tracé définitivement arrêté, dans sa direction générale, entre Bordeaux et Bayonne. La Commission n'a pu s'empêcher d'y remarquer une lacune importante et regrettable, sur laquelle vous jugerez sans doute convenable d'appeler l'attention et la sollicitude du gouvernement.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne est, comme nous l'avons dit, une section de la voie de Paris à la frontière d'Espagne. La célérité et le bon marché de la circulation veulent que, sur cette immense ligne internationale, de Strasbourg ou de Lille à Bayonne, il n'y ait nulle part une solution de continuité, qui arrête et qui grève les voyageurs et les marchandises. Il y a donc une impérieuse nécessité à ce que la gare du chemin de Paris à Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne, et la gare du chemin de Bordeaux à Bayonne, sur la rive gauche, soient reliées par une communication immédiate et continue, de même que tous les chemins qui aboutissent à Paris sont rattachés entre eux par le chemin de ceinture.

Aux termes du cahiers des charges, la Compagnie est obligée de livrer le chemin de Bordeaux à Bayonne en deux ans, et le chemin de Narbonne à Perpignan en quatre ans, à partir de la concession définitive. Néanmoins, l'administration et la Compagnie ont fait parvenir jusqu'à nous la résolution et l'espérance de livrer le chemin de Bordeaux à Bayonne au mois de mai 1853.

III

Tracé de Narbonne à Perpignan.

Les obstacles à vaincre, pour établir une communication ferrée entre Narbonne et Perpignan, sont nombreux et assez considérables. Ils consistent principalement dans l'obligation de tourner ou de franchir les vastes étangs de Sigean, de la Palme et de Leucate. L'administration avait d'abord cru pouvoir fixer au tracé trois points de repère, entre les extrémités, savoir : Salses, Rivesaltes et le Vernet. Un examen plus approfondi a conduit l'administration à se départir de l'obligation précédemment imposée à la Compagnie de passer à Rivesaltes et au Vernet. Salses reste seul comme point de repère obligé, ce qui, du reste, maintient la direction du tracé primitif, au moins dans ses quatre cinquièmes.

IV.

Utilité des deux chemins.

Le plus rapide coup d'œil suffit pour faire apprécier l'éminente utilité des deux chemins de Narbonne à Perpignan et de Bordeaux à Bayonne, soit au point de vue des intérêts généraux de la France, soit au point de vue toujours fort respectable des contrées traversées et des populations desservies.

Le premier donne toute son efficacité possible à l'action militaire et politique de la France, exercée sur l'importante frontière du Roussillon, centuple nos relations commerciales avec la Catalogne, et rapproche des malades les eaux thermales des Pyrénées-Orientales.

Le second unit Paris à Madrid et à Lisbonne, développe les transactions déjà considérables du Sud Ouest de la France avec la Biscaye, la Navarre, et l'Aragon, fertilise l'immense contrée des Landes, dont l'Empereur avait voulu faire le jardin de sa garde, et rend possible, en touchant à Mont-de-Marsan et à Dax, un réseau de fer destiné à jeter plus de cent mille voyageurs par an dans les établissements thermaux des Hautes et Basses-Pyrénées, ainsi qu'à ouvrir à l'industrie l'inépuisable amas de richesses minérales enfouies dans le sol pyrénéen.

Votre Commission n'a donc pas hésité devant l'évidente utilité de l'entreprise que vous êtes invités à sanctionner.

V.

Dépense des deux chemins.

Il est indispensable de séparer, au point de vue de l'appréciation de la dépense, le chemin de Narbonne à Perpignan du chemin de Bordeaux à Bayonne.

Les frais d'établissement du premier n'ont été l'objet d'aucune observation critique, et la Commission a été unanime à les trouver modérés. Il est à remarquer, en effet, que ce chemin, comparé, au point de vue des difficultés à vaincre, à des chemins établis dans des conditions à peu près pareilles, et, par exemple, au chemin de Montereau à Troyes, coûte néanmoins trente-deux mille francs de moins par kilomètre. Nous avons donc cru devoir donner un plein assentiment au devis général qui fait du chemin de Narbonne à Perpignan une entreprise sagement conçue.

VI.

Unanime en ce qui touche le chemin de Narbonne à Perpignan, la Commission a vu le chemin de Bordeaux à Bayonne devenir, au point de vue de la dépense, l'objet des censures mesurées, mais fermes et persistantes, d'un de ses membres.

Dans la pensée de cette honorable collègue, la situation exceptionnelle du chemin de Bordeaux à Bayonne, le bas prix des terrains, l'absence de grands travaux, l'abondance des bois, les progrès amenés par la pratique dans l'art de construction, toutes ces circonstances enfin auraient permis d'abaisser la dépense à un chiffre bien inférieur à celui du projet de loi.

Votre Commission a écouté et discuté patiemment, avec maturité, avec déférence, comme elle le devait, toutes ces observations, toutes ces critiques, tous ces chiffres. Après deux séances accordées à un débat intérieur, trois commissaires du Conseil d'État ont été priés de se rendre au milieu de nous. La discussion, ouverte à nouveau, a parcouru une troisième fois toutes ses phases : et finalement, notre collègue a gardé ses doutes, comme nous avons gardé notre conviction.

VII.

Ce sont des considérations générales, appartenant à deux ordres de faits distincts, qui ont déterminé tout d'abord la conviction de six membres de la Commission sur sept, et qui l'ont maintenue.

La première de ces considérations est tirée du prix comparatif des chemins de fer en France, et elle mène à prouver que la dépense du chemin de Toulouse à Bayonne reste fort au-dessous de la dépense de chemins précédemment construits, non-seulement dans des circonstances analogues, mais encore dans des circonstances identiques.

Un document authentique, émané de l'administration, établit que les chemins de fer à une voie, comme celui qui nous occupe, faits dans les conditions les plus faciles, ont coûté, par kilomètre, et tout compris, savoir :

Le chemin de Montereau à Troyes	222,000
Le chemin de Montpellier à Cette	168,000
Le chemin d'Anzin à Somain.....	165,000
Le chemin de Bordeaux à la Teste	113,000

De ces quatre chemins, deux, celui de Montpellier à Cette et celui de Bordeaux à la Teste, ont été construits d'une manière si défectueuse, et avec des matériaux ou des éléments si mal choisis, qu'en les comprenant dans la concession des voies de Bordeaux à Cette et de Bordeaux à Bayonne, l'administration a cru devoir imposer à la Compagnie l'obligation de les construire à nouveau.

Eh bien! le chemin de Bordeaux à Bayonne, établi dans les meilleures conditions, coûtera moins cher que les chemins de Montpellier à Cette et de Bordeaux à la Teste, si défectueusement construits. En effet, les dépenses du chemin de Bordeaux à Bayonne ne sont calculées que sur le chiffre de 105,000 fr. par kilomètre.

L'exemple de ces deux chemins, surtout l'exemple du chemin de Bordeaux à la Teste,

dont les éléments sont absolument les mêmes que ceux du chemin de Bordeaux à Bayonne, nous a paru concluant et sans réplique sérieuse; et c'est en se fondant sur de telles comparaisons, que votre Commission a trouvé raisonnable et modérée l'évaluation des dépenses de la voie de fer sur laquelle vous avez à statuer.

VIII.

Reste la dernière considération générale, sur laquelle la Commission s'est fondée, pour approuver la dépense du chemin de Bordeaux à Bayonne. — C'est le rapport de cette dépense avec le revenu de la voie.

L'établissement des deux chemins de Narbonne à Perpignan, et de Bordeaux à Bayonne, doit s'élever à 34,500,000 fr.

La subvention de 16,500,000 fr. qui leur est accordée, laisse encore une somme de 18 millions à la charge de la Compagnie.

D'un autre côté, les études statistiques produites par l'administration, au sujet des parcours des deux voies, et dont les éléments nous ont été remis, portent le revenu net de la ligne de Narbonne à Perpignan à 406,500 fr.; et celui de la ligne de Bordeaux à Bayonne à 402,000 fr. Le revenu net des deux concessions réunies ne s'élèverait donc qu'à 808,500 fr., pour un capital dépensé de 34,500,000 fr., ce qui produirait 2 et 1/2 0/0, sans amortissement, ni réserve.

Sans doute, l'effet de l'établissement de ces deux voies sera d'augmenter, comme les chemins de fer l'ont fait partout, la circulation des voyageurs et des marchandises; mais c'est à peine si, en admettant cette circulation doublée et triplée, on arrive encore à faire des deux chemins de Narbonne à Perpignan et de Bordeaux à Bayonne, considérés en eux-mêmes, une entreprise profitable à la Compagnie.

Aussi, n'est-ce pas isolément qu'il faut considérer ces deux chemins. A les donner seuls, le gouvernement eût été obligé de subir de bien plus grands sacrifices. En les imposant comme une condition onéreuse à la Compagnie concessionnaire de la voie de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, et en établissant une solidarité financière entre toutes les parties de la concession, le gouvernement a, d'un côté, élevé le revenu moyen des deux chemins de Narbonne à Perpignan et de Bordeaux à Bayonne, ensuite réduit à l'état d'une simple garantie morale, la garantie d'un intérêt de 4 0/0 stipulée en faveur de la Compagnie, pour l'emprunt de 18 millions jugé nécessaire à la construction des deux chemins.

Cette dernière considération, basée sur le rapport de la dépense au revenu, jointe à celle que nous avons déjà exposée, sur l'état comparatif du prix des chemins de fer en France, a déterminé six membres de votre Commission sur sept à vous proposer l'adoption du projet de loi qui vous est soumis.

IX.

En conséquence, votre Commission a l'honneur de vous proposer de donner votre assentiment à la convention passée, le 24 août 1852 entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et d'accorder, sur l'exercice de 1853, le crédit de 3,300,000 fr., porté à l'art. 2 du projet de loi, à valoir comme cinquième sur l'ensemble de la subvention stipulée.

PROJET DE LOI.

Art. 1er. Sont approuvés, l'art. 5 de la convention et les art. 4 et 7 du cahier des charges ci-annexés, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1853, chapitre V, 2e section du budget (établissement des grandes lignes de chemins de fer), un crédit de trois millions trois cent mille francs (3,300,000 fr.) pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne.

Cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer ci-après définis, savoir :

1° Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et ses embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax;

2° Le chemin de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à la Teste; de Lamothe, il se dirigera sur Bayonne par la Bouheyre, traversera le Petit-Boucaut et aboutira, sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'Administration.

Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

Les villes de Mont-de-Marsan et de Dax seront desservies par deux embranchements qui se détacheront de la ligne principale en des points qui seront déterminés par l'administration.

Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan s'embranchera, à Narbonne, sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et se dirigera par Salses, Rivesaltes et le Vernet sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'administration.

Art. 3. La Compagnie s'engage à terminer ces chemins et à les rendre praticables et exploités dans toutes leurs parties dans les délais suivants, savoir :

Pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, deux ans;

Pour les embranchements sur Mont-de-Marsan et sur Dax, trois ans;

Pour le chemin de fer de Narbonne à Perpignan, quatre ans.

Ces délais courront à dater du jour où la concession sera devenue définitive.

Art. 4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de seize millions cinq cent mille francs (16,500,000 fr.) qui sera versée en dix paiements égaux, à la charge par la Compagnie de justifier, avant chaque paiement, d'une dépense en achat de terrains ou approvisionnements sur place d'une somme excédant 50 0/0 le montant des versements déjà effectués.

Le dernier paiement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture des deux lignes et de leurs embranchements.

Art. 5. Sont applicables aux chemins de fer ci-dessus définis, les art. 5, 6, 7, 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Toutefois, le poids des rails pourra être réduit à 27 kilogrammes sur traverses, et à 20 kilogrammes sur longrines.

Art. 6. Pour garantie de l'exécution des engagements de la Compagnie, une somme d'un million de francs sera retenue sur le montant du cautionnement de six millions stipulé par l'art. 57 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 83 ci-dessus visé.

Art. 7. L'emprunt de 40 millions, autorisé par l'art. 66 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, pourra être porté par la Compagnie, avec la même garantie d'intérêt et d'amortissement, à cinquante et un millions.

La garantie de quatre pour cent d'intérêt autorisée par l'art. 67 du cahier des charges précité pour le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, pourra être portée de soixante à soixante-sept millions, le tout dans les conditions stipulées aux articles ci-dessus visés.

Pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé, par kilomètre, à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature, par la Compagnie de Bayonne.

Art. 8. Sont également applicables à la présente concession les art. 68 et suivants jusqu'à l'art. 77 et dernier du même cahier des charges. Toutefois, la somme à verser par la Compagnie, en exécution de l'art. 73, sera augmentée de quinze mille francs (15,000 fr.), pour les deux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 9. La concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste est prorogée jusqu'à l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, à la charge du remplacement du matériel roulant dans les conditions prescrites pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. Cette obligation s'étendra aux rails et aux autres éléments constitutifs de la voie sur toute la partie commune aux deux chemins.

Art. 10. Les actes à intervenir en raison du présent cahier des charges ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Chemins de fer du Midi.

DISCUSSION ET VOTE AU CORPS LÉGISLATIF.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi relatif aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan.

MM. Vuillefroy, président de section au conseil d'Etat, Vuitry et Frémy, conseillers d'Etat, sont au banc des commissaires du gouvernement.

M. GRANIER DE CASSAGNAC, *rapporteur*, fait observer que l'art. 2 du cahier des charges a été imprimé d'une manière incorrecte. Postérieurement à la première rédaction de l'article, le gouvernement a adopté quelques modifications aux deux tracés, et elles ont été consignées dans une nouvelle rédaction, qui est ainsi conçue :

« Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à la Teste; de Lamothe, il se dirigera sur Bayonne par la Bouheyre, traversera le Petit-Boucaut et aboutira, sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'administration.

» Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

» La ville de Mont-de-Marsan sera desservie par un embranchement, qui se détachera de la ligne principale, en un point qui sera déterminé par l'administration : il en sera de même pour

la ville de Dax, à moins que la ligne principale ne passe par cette ville

» Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan s'embranchera à Narbonne sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette; il se dirigera par Salses sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'administration. »

M. le rapporteur fait observer que les modifications sur lesquelles on est tombé d'accord, consistent principalement en ce que dans le tracé du premier chemin, l'embranchement sur Dax est supprimé : la faculté est laissée à la Compagnie de faire passer le chemin plus près de la ville, et même dans la ville, si cela est possible. Pour le tracé du second chemin, la modification consiste en ce que les deux points intermédiaires, Rivesaltes et le Vernet, cessent d'être obligatoires. Il est bien entendu que c'est cette nouvelle rédaction de l'article 2 du cahier des charges qui est soumise à l'appréciation de l assemblée en même temps que le projet.

M. Roques demande à présenter quelques observations. Il rappelle que la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette oblige la Compagnie de le faire passer par Narbonne. Jusqu'à présent on avait pensé que la ligne passerait à Narbonne même. Cependant, l'orateur dit que de graves inquiétudes se sont élevées dans la population de cette ville; on croit savoir que la Compagnie se propose de faire passer le chemin à une distance assez considérable, par un petit village éloigné de Narbonne de 6 à 7 kilomètres, d'où l'on dirigerait sur Narbonne un simple embranchement. Une députation a été désignée pour venir à Paris, porter les instantes réclamations de la ville de Narbonne au pied du trône. L'orateur demande que MM. les commissaires du gouvernement veuillent bien donner sur ce point quelque renseignements à la chambre.

M. Frémy, *commissaire du gouvernement*, fait remarquer que l'observation du préopinant porterait, non pas sur l'un des chemins de fer objets de délibération actuelle, mais sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette. Les commissaires du gouvernement n'ont donc pas, dans ce moment, à s'expliquer à cet égard ; tout ce qu'ils peuvent dire, c'est que le projet de loi est en contradiction avec la supposition du préopinant. L'article 2 du cahier des charges porte que le chemin de fer s'embranchera à Narbonne sur celui de Bordeaux à Cette. Les commissaires du gouvernement n'ont pas de motif de croire qu'il soit question d'un changement de tracé ; et ils fondent leur opinion sur le texte même du projet de loi.

M. Roques répond qu'il y a entre la ligne de Bordeaux à Cette et celle dont le projet de loi s'occupe une corrélation positive. Il dit que la Compagnie à laquelle le chemin de Bordeaux à Cette a été concédé est dans l'obligation de faire passer cette ligne par Narbonne. La Compagnie ne satisferait ni à ses engagements, ni aux intérêts de Narbonne si elle faisait prendre au chemin de fer la direction dont l'honorable membre vient de parler. En exprimant les inquiétudes de cette population, l'orateur a cru remplir un devoir.

M. le président donne lecture de l'article 1er du projet de loi, qui est ainsi conçu :

« Sont approuvés l'art. 5 de la convention et les articles 4 et 7 du cahier des charges ci-annexés, relatifs aux engagements à la charge du trésor, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan. »

L'article 5 de la convention et les articles 4 et 7 du cahier des charges sont également lus par M. le président.

L'article 1er du projet de loi est mis aux voix et adopté.

L'article 2 est mis aux voix et adopté en ces termes :

« Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1853, chapitre V, 2e section du budget (établissement des grandes lignes de chemins de fer), un crédit de 3 millions 300,000 fr. pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. »

L'ensemble du projet de loi est adopté au scrutin, à l'unanimité de 197 votants.

Télégraphie électrique internationale.

Les conventions internationales pour l'échange des correspondances télégraphiques se multiplient tous les jours.

Le *Moniteur* du 27 publie une nouvelle convention de ce genre passée entre le gouvernement de France, de Belgique et de Prusse.

Peu de jours auparavant, le *Moniteur* publiait la note suivante :

« M. le marquis de Villamarina, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le roi de Sardaigne, a échangé hier avec M. Drouyn de Lhuys, ministre des affaires étrangères, les ratifications de la convention relative à la correspondance par le télégraphe électrique entre la France et la Sardaigne, convention que les deux plénipotentiaires avaient signée le 18 mars dernier. »

Nous pouvons annoncer de plus, que le gouvernement français vient de passer avec M. Brett un traité pour l'établissement d'un télégraphe sous-marin entre la France et la Corse ; le même fil, après avoir desservi la Corse, sera plongé de nouveau pour gagner l'île de Sardaigne. Il est question, en outre, de l'établissement d'une ligne télégraphique sous-marine qui mettrait la France en rapport direct avec l'Algérie. Une fois cette communication établie entre les deux continents, on s'occuperait de raccorder entre eux tous les ports du littoral de l'Afrique, et de s'entendre avec le bey de Tunis, le pacha d'Egypte et le sultan, pour correspondre avec l'Orient.

Ad. Blaise (des Vosges.)

Question d'Orient.

Tout ce qui intéresse la paix de l'Europe intéresse l'industrie. A ce point de vue, le *Journal des Chemins de fer* ne saurait rester étranger à la déclaration si rassurante et si catégorique du comte de Clarendon, ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne, à l'interpellation de lord Clanricarde, relative à l'affaire d'Orient.

Nous empruntons cette déclaration au *Moniteur* :

Le comte de Clarendon : Je puis donner l'assurance de l'entière adhésion du gouvernement de la reine aux vues qu'il a exprimées sur la nécessité de maintenir l'intégrité de l'empire ottoman (approbation). Le gouvernement de la reine est d'avis qu'il ne pourrait pas arriver de plus grande calamité, aucune du moins plus capable, selon toute apparence, d'entraîner une guerre européenne générale, par la dissolution des liens qui unissent les grandes puissances, que le démembrement de l'empire turc (approbation).

Le gouvernement anglais s'est cru obligé, non-seulement par les intérêts d'une saine politique, mais encore par les principes du droit international, de soutenir cet empire ; et je suis heureux d'informer vos seigneuries que, par suite de récentes communications avec différents gouvernements, nous avons reçu d'eux l'assurance la plus cordiale et sans réserve que leurs vues et leur politique, à ce sujet, sont en parfaite harmonie avec les nôtres (applaudissements).

Dans ces circonstances, je pense que la Turquie n'a rien à craindre de l'agression extérieure.

Chemin de fer d'Orléans,

(Section de Moulins).

On écrit de Riom, le 24 avril :

« Dimanche on a vu arriver à la gare de Moulins un nouveau convoi venant de Nevers et remorqué par deux locomotives. Les wagons qui composaient le train étaient chargés, encore cette fois, de différents objets ayant rapport à l'exploitation de la voie, et nécessaires pour la construction de la gare.

» On annonce l'inauguration de cette section pour le 10 mai prochain. »

Faits divers.

Suivant la *Espana* du 19, le chemin de fer de Madrid à Aranjuez a transporté pendant le premier trimestre de cette année 52,274 voyageurs et 12,465 tonnes de marchandises. Pendant la même période de l'exercice précédent, il avait transporté 63,788 voyageurs et 8,490 tonnes de marchandises. La *Espana* fait observer que la diminution du nombre des voyageurs a probablement tenu cette année au retard du printemps, qui, l'année dernière, avait commencé dès les premiers jours de mars.

Le même journal établit que le transport des voyageurs sur la ligne de Valence à Alcira, depuis son inauguration jusqu'au 31 décembre dernier, représente un mouvement annuel de 400,325 voyageurs, dont 19,944 en voitures de première classe, 35,497 en voitures de seconde, 344,254 en voitures de troisième et 236 militaires.

RECETTES COMPARATIVES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS DU 1er TRIMESTRE 1851—1852—1853

RECETTES BRUTES TOTALES.

NOMS DES LIGNES.	kilom. exploités en moyᵉ.	1er TRIMESTRE 1851. Recettes totales.	par kil	kilom exploités en moyᵉ.	1er TRIMESTRE 1852. Recettes totales.	par kil	kilom exploités en moyᵉ.	1er TRIMESTRE 1853 Recettes totales	par kil	OBSERVATIONS.
Nord	710	5,440,070	7,676	710	6,299,783	8,873	710	7,289,108	10,266	Aug. 15. 7 0/0 en 1853 sur 1852.
Rouen	137	1,764,201	12,878	137	1,994,363	14,560	137	2,209,288	16,126	» 10 0/0 » »
Havre	92	706,257	7,676	92	824,459	8,961	92	900,911	9,793	» 9 2 0/0 » »
Lyon	266	1,541,743	5,807	383	3,487,466	9,105	383	4,164,595	10,874	» 19 4 0/0 » »
Orléans	600	4,536,618	7,560	790	5,953,213	7,536	790	6,650,847	8,419	» 11 7 0/0 » »
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	133	470,517	3,538	Ouverture de cette section le 20 sept. 1852.
Méditerranée	»	»	»	294	1,653,000	5,622	294	1,804,443	6,137	Aug. 9 2 0/0 en 1853 sur 1852.
Strasbourg	292	1,497,443	7,306	491	2,700,414	5,479	627	4,743,115	7,56·	» 19 3 0/0 » »
Bâle	141	442,011	3,135	141	532,475	3,774	141	611,866	4,339	» 12 3 0/0 » »
Ouest	88	468,624	5,325	88	601,970	6,841	124	740 900	5,975	Réd. 12 7 0/0 ouv. de la sec. de la Loupe.
Versailles (r. g.)	»	»	»	17	136,000	8,000	17	133,599	7,8·9	Statu quo.
Versailles (r. d.)	22	228,567	10,058	22	269,090	12,231	22	273,305	12,422	Id.
Saint-Germain	20	333,131	18 507	22	358,290	16,290	»	»	»	
Montereau	100	300,700	3,007	100	297,336	2,973	100	278,490	2,785	Réduction 6 0/0
Sceaux	10	32,500	3 250	10	35,829	3,583	10	41,261	4,126	Aug 15 0/0 en 1853 sur 1852.
Saint-Etienne à Lyon	57	1,080,553	18,957	57	1,201,389	21,077	57	1,382,276	23,650	» 12 2 0/0 » »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	2.505	18,375,418	7,335	3 354	26,432,364	7,896	3.637	31,694,901	8,714	

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. 1851	Recettes totales 1851	par kil	kilom. 1852	Recettes totales 1852	par kil	kilom. 1853	Recettes totales 1853	par kil	OBSERVATIONS.
Nord	710	2,691 368	3,791	710	2,551,081	3,593	710	2,825,197	3,979	Aug. 10 7 0/0 en 1853 sur 1852.
Rouen	137	956,072	6,983	137	803,599	5.86·	137	890,870	6,503	» 9 8 0/0 » »
Havre	92	363,781	3,954	92	298,323	3,242	92	314,087	3,414	» 5 3 0/0 » »
Lyon	266	1,195,136	4,493	383	1,781,367	4,651	383	2,049 014	5,350	» 13 0/0 » »
Orléans	600	2,234,454	3,724	790	2,493,613	3,156	790	2,316,498	2,932	1852 voyag. et bag. 1853 voyag. seulement.
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	133	273,958	2,000	Ouv. de cette sec le 20 septembre 1852.
Méditerranée	»	»	»	294	1,653,000	5,622	294	1,804,443	6,137	Rec. de t. nat. Aug. 9, 1 0/0 en 1853 sur 1852.
Strasbourg	262	864,653	4,218	491	1,472 655	2,999	627	1,998,790	3,188	Aug. » 6 0/0 en 1853 sur 1852.
Bâle	141	277,987	1,972	141	305,832	2.169	141	260,875	1 850	Voy. seul. en 1853. Voy. et bag. en 1852
Ouest	88	296,145	3,365	88	264,268	3 003	124	427,955	3 451	Aug. 14 9 0/0 en 1853 sur 1852.
Versailles (r. g.)	»	»	»	17	136,000	8,000	17	133,599	7 859	Statu quo.
Versailles (r. d.)	22	228,567	10,055	22	269,090	12,231	22	273,305	12,122	Aug. 1 3 0/0 » »
Saint-Germain	20	177,393	9,855	22	188,016	8,516	»	»	»	
Montereau	100	110,899	1,100	100	105,495	1,055	100	113,430	1,134	Aug. 7 0/0 » »
Sceaux	10	32,500	3,250	10	35,829	3,583	10	41,261	4,126	Aug. 15 0/0 » »
Saint-Etienne à Lyon	57	241,688	4,240	57	377,566	6,624	57	433 561	7,606	» 16 4 0/0 » »
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	2.505	9,671,243	3,861	3.357	12,745,734	3,813	3.637	14,156,833	3,892	

RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

NOMS DES LIGNES.	kilom. 1851	Recettes totales 1851	par kil	kilom. 1852	Recettes totales 1852	par kil	kilom. 1853	Recettes totales 1853	par kil	OBSERVATIONS.
Nord	710	2,748,702	3,871	710	3,748,702	5,280	710	4,463,911	6,287	Aug. 19 0/0 en 1853 sur 1852.
Rouen	137	807,729	5 895	137	1,191,050	8,694	137	1 318,418	9,623	» 10 7 0/0 » »
Havre	92	342,476	3,722	92	523,136	5,686	92	586,874	6,379	» 12 0/0 » »
Lyon	266	349,607	1,314	383	1,706,098	4,454	383	2,115,581	5,524	» 24 8 0/0 » »
Orléans	600	23,02,164	3,836	790	3,459,600	4,380	790	4,331,349	5 487	» 25 2 0/0 » » 1853 march.
— sect. d'Angoulême	»	»	»	»	»	»	133	196,559	1,478	
Méditerranée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Strasbourg	262	632,790	3,087	491	1,317,759	2,480	627	2,744,325	4,377	» 7,6 0/0 » »
Bâle	141	164,024	1,163	141	226,643	1,607	141	351,011	2,489	Bag. et march. en 1853. March. seul. en 1852.
Ouest	88	172,479	1,960	88	337,702	3 838	124	312,915	2,524	Ouv. de la sect. de la Loupe en sept. 1852.
Versailles (r. g.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Versailles (r. d.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Saint-Germain	20	155,738	8,652	22	170,274	7,740	»	»	»	
Montereau	100	189,801	1,898	100	191,841	1,918	100	165,060	1,651	Réduct. 14 0/0.
Sceaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Saint-Etienne à Lyon	57	838,865	14,717	57	823,823	14,453	57	948,715	16,644	Aug. 15 0/0.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	2.473	8,704,175	3,519	3,011	13,697,630	4,551	3,391	17,537,098	5,167	

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Il y a un an à pareille époque, Messieurs, alors que l'État et la Compagnie avaient encore des travaux considérables à exécuter, nous n'avons pas craint de vous faire espérer que quelque mois après, nous pourrions relier Paris et la frontière prussienne et livrer à l'exploitation toute la ligne principale de Paris à Strasbourg.

Nos prévisions se sont réalisées.

Le 15 juin, les trains de voyageurs et de marchandises ont pu circuler de Paris à Forbach et, dès le 12 août suivant, ils parcouraient la ligne principale sans solution de continuité.

Jusqu'alors, nous n'avions eu que des exploitations partielles; ce n'était que d'une manière incomplète que nous pouvions répondre aux besoins de la circulation, mais les résultats obtenus nous permettraient d'apprécier d'avance les résultats que nous pouvions obtenir, et chaque jour nous acquérions la preuve que dès que les points de départ et d'arrivée seraient réunis, le mouvement général de la ligne prendrait un grand essor.

Il nous était démontré jusqu'à l'évidence que l'intérêt de l'entreprise nous commandait de relier les points extrêmes au prix des plus grands efforts.

Nous n'avons pas hésité à prendre les mesures les plus énergiques pour que l'exploitation devançât l'achèvement des travaux.

A peine la plate-forme était-elle réglée, que sans donner aux terrains nouvellement remués le temps de se consolider, nous nous hâtions de poser la voie de fer. Partout où nous avons cru pouvoir le faire sans compromettre la sécurité, nous nous sommes contentés de poser une seule voie. Sur tous les points où le service le rendait indispensable, nous avons élevé des constructions provisoires.

Nous ne nous dissimulions pas que c'était commencer une exploitation dans des conditions anormales, mais nous savions par contre que les avantages compenseraient bien au delà les inconvénients. Nous n'ignorions aucune des difficultés qui nous attendaient, et en effet, nous les avons toutes rencontrées. Parmi ces difficultés, il en est une que nous désirions voir se produire et qui s'est présentée plus tôt et plus grande que nous n'avions osé l'espérer, mais qui était de telle nature qu'avant d'être abordée, elle demandait à être rigoureusement constatée.

Nous vous l'exposerons tout d'abord, parce c'est le fait le plus important que nous ayons à vous signaler.

Dès l'ouverture de l'exploitation directe de Paris sur la Prusse et sur l'Allemagne, la circulation s'est augmentée tout-à-coup avec tant de rapidité que notre matériel s'est trouvé insuffisant. Nous nous sommes vus dans la nécessité de refuser des transports.

Et cependant, Messieurs, ce matériel était considérable nous possédions :

129 locomotives;
546 voitures à voyageurs;
2,149 wagons à marchandises.

Il répondait aux besoins prévus dès l'origine et par le gouvernement et par la Compagnie; il était proportionné à la circulation qui avait servi de base tant aux conditions accordées par l'État qu'à la fixation de notre capital social. Il n'est devenu insuffisant que parce que la circulation qui s'est révélée en 1852 a dépassé toutes les prévisions de 1845.

Nous ne saurions dire que nous en ayons été étonnés ou que nous ayons été pris à l'improviste; mais, avant de nous décider à la seule mesure à prendre en pareil cas, et qui n'est rien moins qu'une dépense considérable en excédant du fonds social, nous devions attendre que les faits eussent parlé d'une manière incontestable et nous eussent prouvé que l'accroissement de la circulation, loin d'être un incident passager, était la conséquence naturelle de l'étendue de notre ligne, de sa situation géographique, et des éléments commerciaux et industriels qui l'entourent.

C'est après quatre mois d'expérience, pendant lesquels nous n'avons pu suffire aux demandes de transports; c'est en présence de nombreux traités nouveaux, qui nous assurent un trafic considérable, que nous nous sommes résolus à faire une dépense qui, toute grande qu'elle est, n'égale pas l'importance du surcroît de revenus qu'elle nous assure.

Nous avons commandé :

100 locomotives,
100 tenders,
36 voitures à voyageurs,
1,818 wagons à marchandises,

dont la dépense peut s'évaluer en nombre rond à 13 millions.

Nous ne venons pas vous demander d'y pourvoir quant à présent. Nous pouvons y faire face, et ce n'est que l'année prochaine que nous aviserons, de concert avec vous, si nous devrons la compenser au moyen d'un fonds de réserve à prendre sur les dividendes ou au moyen d'un emprunt.

Assurément, Messieurs, ce n'est pas là un mécompte; c'est un fait heureux dont nous devons nous féliciter. L'augmentation de notre matériel n'est pas un sacrifice; c'est une de ces dépenses utiles et fructueuses qui sont la conséquence d'une situation prospère. Vous en jugerez par les chiffres que nous vous présenterons dans ce rapport, lorsque nous vous rendrons compte des résultats de l'exploitation.

Avant de le faire, nous devons vous exposer la situation des travaux sur la ligne principale et sur les embranchements.

Nous avions accepté les inconvénients du provisoire pour ouvrir l'exploitation générale; mais, dès que ce but a été atteint, nous avons consacré tous nos efforts à nous en affranchir, et nous avons imprimé une vive impulsion aux travaux commencés.

Lors de l'ouverture de l'exploitation de la ligne principale, les sections comprises entre Commercy et Frouard, Nancy et Sarrebourg, Steinbourg et Strasbourg n'étaient qu'à une voie. La seconde voie sera posée sur toutes ces sections dans le courant de juin prochain.

Les bâtiments des stations, des gares de marchandises et de remisage peuvent être considérés comme terminés sur toute la portion de la ligne principale comprise entre Vitry-le-Français et Strasbourg, à l'exception de la gare de Nancy. Les projets de détail de l'embarcadère des voyageurs ne sont pas encore approuvés et sont en ce moment à l'examen du conseil supérieur des ponts et chaussées. Le service de l'exploitation continue de se faire dans le bâtiment provisoire qui avait été déposé pour le service de l'embranchement de Metz.

Les projets de dispositions générales et la majeure partie des projets de détail de la gare de Strasbourg, *intra et extra muros*, ont été approuvés. Nous avons déjà pu prendre livraison des hangars de la gare des marchandises, des remises de locomotives et des terrassements de la gare où toutes les voies sont posées. La construction du bâtiment principal de l'embarcadère des voyageurs avance rapidement.

Nous avons fait déployer la même activité sur l'embranchement de Saarbruck. La double voie est posée entre Metz et Pont-à-Mousson. Elle est en voie d'exécution jusqu'à Frouard, point de jonction de la ligne principale, et rien ne s'oppose à ce qu'elle soit achevée dans le courant du mois prochain.

Les pluies continues de l'automne et de l'hiver ont déterminé des éboulements sur quelques points des tranchées et des remblais de la partie de l'embranchement comprise entre Saint-Avold et la frontière de Prusse. Il en est résulté pendant peu de jours des entraves dans la circulation. Les dispositions que nous avons prises ont réparé promptement ces avaries, et les travaux que nous avons exécutés en préviendront le retour.

Dès le 17 novembre dernier, les voies de fer des chemins prussiens et bavarois ont été raccordées avec les nôtres, et nous nous sommes trouvés en communication directe avec Manheim et les houillères de Prusse.

Cette situation nouvelle a donné au mouvement des voyageurs et des marchandises sur l'embranchement, le développement que nous en attendions et que nous vous avions annoncé.

Dès cette année, le produit brut sur la section de Metz à Forbach deviendra supérieur à 18,000 fr. par kilomètre; et, aux termes des dernières conventions avec l'État, nous devrons poser la seconde voie.

C'est une situation dont nous avons à nous féliciter, puisqu'elle est déterminée par une augmentation dans les produits.

Embranchement de Reims.

Nous vous avons informés, l'année dernière, Messieurs, que des modifications notables avaient été apportées sur l'embranchement de Reims dans le tracé du tunnel de Rilly-la-Montagne, l'ouvrage le plus considérable de la ligne et dont l'exécution aura demandé plusieurs années. Son développement devait être de 3,900 mètres, avec une pente de 9 millimètres. Par suite de la modification dont nous vous parlons, la longueur du tunnel sera de 3,450 mètres, mais sa déclivité ne sera plus que de 6 millimètres.

Aux termes du cahier des charges de l'adjudication, les entrepreneurs n'étaient tenus d'avoir terminé les travaux qu'au mois de mars de l'année prochaine. Grâces à des modifications introduites dans les conditions d'exécution par les ingénieurs de l'État, le délai prescrit a été avancé de trois mois. Dans cette situation nouvelle, l'embranchement de Reims n'aurait pu être livré à l'exploitation qu'au commencement du printemps prochain.

La Compagnie n'a pas hésité à intervenir et, d'après des conventions faites avec les entrepreneurs de l'État, les travaux du tunnel seront achevés le 1er octobre prochain, et la voie de fer y sera posée le 1er novembre.

Le grand pont sur la Marne et le viaduc sur le canal seront terminés en temps utile.

Pendant que cette activité se déploie sur les travaux à la charge de l'État, la Compagnie fait approvisionner le ballast, et un traité passé avec ses entrepreneurs ordinaires lui garantit que toute la voie de fer sera posée et ballastée avant la fin du mois de novembre, depuis Epernay jusqu'à Reims.

Entre ces deux villes, on compte trois stations intermédiaires : la station d'Ay, celle d'Avenay et celle de Rilly-la-Montagne. Les projets de dispositions générales de ces stations sont approuvés, les projets de détail sont faits, et les travaux ne tarderont pas à être mis en adjudication.

Aux termes du décret de concession à la Compagnie du Nord de l'embranchement de Reims à Laon et à Tergnier, la gare de Reims doit être commune entre cette Compagnie et celle de Strasbourg.

Les projets de cette gare sont approuvés et les travaux en seront entrepris cette campagne; mais il n'est pas possible d'espérer qu'on puisse se servir cette année des bâtiments définitifs de l'embarcadère des voyageurs. Le service se fera dans des bâtiments provisoires que nous élèverons en utilisant les matériaux de ceux que nous avions fait construire à Vitry et à Bar-le-Duc.

Les hangars de la gare des marchandises et les remises de voitures seront achevés en temps opportun.

De cet ensemble de dispositions et de mesures, il résulte la certitude d'ouvrir l'exploitation de l'embranchement de Reims dans le courant du mois de décembre prochain.

EMBRANCHEMENT DE METZ A THIONVILLE.

Vous avez ratifié, l'année dernière, la convention que nous avions passée avec M. le ministre des travaux publics, et qui avait pour objet principal la prolongation à 99 ans de la durée de notre concession. Entre autre compensation des avantages qui nous sont accordés par cette convention, nous avons pris l'engagement :

1° D'exécuter à nos risques et périls et dans le délai de quatre années un embranchement de Metz à Thionville;

2° De prolonger éventuellement cet embranchement jusqu'à la frontière de Prusse ou de Belgique.

Ce prolongement étant subordonné aux dispositions qui pourraient être prises à cet égard par les deux gouvernements étrangers, nous n'avons à nous occuper que de la ligne de Metz à Thionville, dont l'établissement doit procurer immédiatement à l'embranchement de Saarbruck et à la ligne principale une augmentation notable de trafic.

Les études de tracé ont été faites avec une grande activité, et dès le 10 août, nous étions en mesure de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure des projets définitifs et complets.

Le tracé se détache de l'embranchement de Saarbruck aux ateliers de Montigny, se développe, sur la droite, par une courbe de 600 mètres de rayon et traverse la vallée de la Moselle en amont de Metz, par une grande levée en remblai de 300,000 mètres cubes. Cette levée sera interrompue par six ouvrages d'art, dont un seul a quelque importance et consiste en un pont de 8 arches de 20 mètres d'élévation.

Au-delà de Longueville jusqu'à Thionville, le chemin de fer rase en quelque sorte le sol uni de la vallée de la Moselle.

Trois stations intermédiaires relient les usines métallurgiques du département.

La station de Thionville sera située au point où aboutit sur la route de Metz le chemin de grande communication qui dessert plusieurs forges importantes. Elle se trouvera placée dans la situation la plus favorable pour le transbordement des marchandises en destination ou en provenance de la basse Moselle et pour les charges en retour des produits des usines.

Dès le mois qui a suivi notre ratification de la convention du 25 mars, nous avons profité des cours favorables pour traiter de la fourniture des rails, des coussinets et des traverses.

Quant aux travaux d'art, de terrassements et de pose de la voie, nous avons pu traiter à des prix modérés, et les entrepreneurs se sont engagés à livrer la ligne à l'exploitation pour le 1er octobre prochain, mais à la charge par la Compagnie de les mettre en possession des terrains avant le 15 mars.

Partout où les terrains ont pu être occupés, c'est-à-dire sur les 5/6 de la superficie totale, les travaux ont été entrepris avec activité. Le grand viaduc sur la Moselle est fondé; les matériaux s'approvisionnent sur tous les points; la grande levée entre Montigny et Longueville est presque terminée ainsi que l'ensemble des terrassements sur toute la ligne.

Le délai fixé au 1er octobre pour la mise en exploitation de l'embranchement n'aurait pas été dépassé, s'il ne s'était présenté des difficultés imprévues aux abords des places fortes de Metz et de Thionville.

Bien qu'ils eussent été concertés avec MM. les ingénieurs civils et militaires, les projets présentés par la Compagnie n'ont pas obtenu l'assentiment du comité du génie, qui a exigé de nouvelles études.

Il serait possible que l'avis de la Commission mixte forçât à modifier le tracé aux abords de ces deux places, et dans ce cas, il deviendra nécessaire de se conformer pour l'occupation de nouveaux terrains à toutes les formalités prescrites par la loi d'expropriation.

Malgré les retards qui en seront la conséquence, il est permis d'espérer que l'embranchement de Metz à Thionville pourra être livré à l'exploitation à la fin de cette année, c'est-à-dire, deux années plus tôt que le délai qui nous est fixé et que nous avons accepté.

L'état déjà avancé des travaux et les évaluations que nous avons pu faire, nous donnent la confiance que la dépense restera dans les limites des devis.

Embranchement de Thionville.

Quant au trafic, des marchés importants sont déjà passés pour le transport du combustible destiné aux établissements métallurgiques du nord-ouest du département de la Moselle, ainsi que pour le transport des produits de ces usines.

FOURS A COKE DE SAARBRUCK.

L'exploitation des houillères du bassin de Saarbruck, ainsi que la fabrication du coke, ont été dirigées jusqu'à ce jour pour le compte et par les soins de l'administration des mines, qui s'était réservé le droit exclusif de ces opérations.

A la suite de négociations, nous avons passé un traité avec l'administration royale prussienne des houilles de Saarbruck, et nous avons obtenu des conditions qui nous permettent de fabriquer le coke nous-mêmes sur les houillères.

Pour assurer et faciliter nos opérations, nous avons acheté un terrain de la contenance de 5 hectares 19 ares.

Fours à coke.

Nous avons l'intention d'établir 112 fours, nombre nécessaire à la production d'environ 120 tonnes de coke par jour.

Déjà 28 de ces fours sont construits.

Nous en constaterons les résultats avant de faire construire les 84 autres, et, par cette mesure de prudence, nous nous réservons le moyen d'améliorer leur construction ou de profiter des expériences que font d'autres Compagnies.

Nous attendons de cette opération en Prusse des économies notables dans le prix du combustible, et par suite dans les dépenses de notre exploitation.

ATELIERS DE GRANDE RÉPARATION.

L'importante question de l'emplacement de nos ateliers a enfin reçu une solution.

A l'époque où nos ateliers, provisoirement établis à Epernay, n'avaient encore qu'une faible importance, nous avions pensé que le lieu le plus convenable pour leur installation définitive était dans les environs de Bar-le-Duc, et nous avions insisté près du gouvernement pour qu'il en fût ainsi. Mais, à mesure que la décision à obtenir était ajournée, les besoins du service, de la réparation et de l'entretien, nous obligeaient à faire de nouvelles additions et de nouveaux travaux d'outillage à Epernay. Chaque jour de retard venait forcément apporter des complications et des difficultés. — Après un mûr examen et une dernière étude très-approfondie, nous nous sommes décidés à proposer à l'Etat de laisser les ateliers de réparation des locomotives et des tenders à Epernay, en donnant aux bâtiments qui existent toute l'extension nécessaire à notre grand service, et de construire à la Villette, en utilisant les bâtiments existants, de vastes ateliers où se feront la réparation des voitures et des wagons, et tous nos travaux de charronnage.

Cette solution a l'avantage d'être d'une exécution prompte et complète. Elle satisfait aux besoins du service pour un long avenir. Elle tranche la question qui se rattache à la jouissance des terrains de la Villette.

Elle a reçu l'approbation de M. le ministre des travaux publics, et nous avons la certitude que, dans le courant de cette année, nous aurons nos installations définitives.

De cet exposé rapide de la situation des travaux, il résulte qu'avant la fin de cette année la seconde voie sera posée sur toute la ligne principale, et que l'embranchement de Reims et l'embranchement de Metz à Thionville seront livrés à l'exploitation.

Dès le premier mois de l'année prochaine, la circulation pourra prendre tout son développement.

D'ici là, Messieurs, à défaut de pouvoir comparer jour par jour le mouvement des voyageurs et des marchandises, et de faire ainsi des rapprochements entre des situations semblables, nous ne pourrons que comparer des moyennes et constater ainsi les progrès de la circulation sur les sections partielles, à mesure de l'accroissement de la longueur du parcours.

Les chiffres que nous allons vous soumettre vous mettront à même d'apprécier ce progrès, qui a nécessité l'augmentation immédiate de notre matériel.

EXPLOITATION.

Le nombre total des voyageurs transportés a été, dans le courant de 1852, de 1,950,165 1/2.

Dont :

167,470	en 1re classe.	Soit	8,10 0/0.
374,959 1/2	en 2e classe.	—	17,46 0/0.
1,407,706	en 3e classe.	—	85,05 0/0.

En 1851, le nombre des voyageurs transportés était de 1,111,722 1/2.

L'augmentation en 1852 a donc été de 838,443 voyageurs. Soit 75,45 0/0.

Le produit moyen des voyageurs des diverses classes présente, pour 1852, les proportions suivantes :

1re classe, 23 0/0.
2e classe, 28 1/2 0/0.
3e classe, 48 1/2 0/0.

L'année précédente les proportions étaient :

15 0/0 en 1re classe.
36 0/0 en 2e classe.
49 0/0 en 3e classe.

Il y a donc eu en 1852 un accroissement de 8 0/0 dans le produit des premières classes.

Le parcours kilométrique moyen d'un voyageur a été, en 1852, de :

141 kil. pour les voyageurs de 1re classe.
106 pour ceux de 2e classe.
59 pour ceux de 3e classe.

En 1851 le parcours kilométrique moyen était de :

98 kil. pour les voyageurs de 1re classe.
70 — — 2e classe.
69 — — 3e classe.

L'augmentation de parcours en 1852 est donc de :

43 kil. pour les voyageurs de 1re classe.
37 — — 2e classe.
10 — — 3e classe.

En 1852 le produit moyen d'un voyageur de première classe a été de 14 fr. 57 c.;

Celui d'un voyageur de deuxième classe, de 7 francs 99 centimes;

Celui d'un voyageur de troisième classe, de 3 francs 24 centimes.

En 1851 ce produit était, pour un voyageur de

1re classe, de 10 fr. 38 c.
2e classe, de 6 »
3e classe, de 2 80

L'accroissement en 1852 est donc :

En 1re classe de	4 fr.	19 c.
— 2e —	1	99
— 3e —	»	44

Dans le mouvement général des voyageurs, les services des correspondances pour desservir les localités, plus ou moins éloignées, entrait pour 26 0/0 et dans la recette totale pour 13 0/0.

La recette produite par ces services n'a été grevée que de 12 0/0, pour les charges qu'ils imposent à la Compagnie.

Ils ont fait en moyenne 151 départs par jour. Ils ont parcouru par jour 7,530 kilomètres, transporté en moyenne 1,403 voyageurs.

Dans ces services ne sont pas compris les omnibus qui desservent tous les trains à Paris et dans les principales stations de la ligne.

La répartition des produits de 1852 se divise comme suit, entre le trafic des voyageurs et celui des marchandises.

LIGNE PRINCIPALE.

Voyageurs.		7,795,855 f. 34 c.	55 0/0
Marchandises.			
Gr. vit.	1,317,071 f. 50 c.		
Pet. vit.	5,206,943 51		
		6,524,015 01	45 0/0
		14,319,870 f. 35 c.	

EMBRANCHEMENT.

Voyageurs.		714,319 f. 63 c.	45 0/0
Marchandises.			
Gr. vit.	82,496 f. 44 c.		
Pet. vit.	811,774 33		
		894,270 77	25 0/0
		1,608,590 f. 40 c.	

PRODUITS GÉNÉRAUX.

Voyageurs.	8,510,174 fr. 97 c.	54 0/0
Marchandises.	7,418,285 78	40 0/0
	15,928,460 fr. 75 c.	

Sur la ligne principale, le trafic des voyageurs figure pour 55 0/0 et le trafic des marchandises pour 45 0/0.—Sur l'embranchement, au contraire, le trafic des marchandises est de 55 0/0 et celui des voyageurs de 45 0/0.

Cette dernière proportion sera considérablement augmentée dès cette année, lorsque le trafic des houilles aura reçu tous ses développements. Il est à présumer qu'à cette époque la proportion sera de 2/3 pour les marchandises et de 1/3 pour les voyageurs.

En ce qui touche la ligne principale, il est à présumer aussi que le trafic des marchandises augmentera dans une proportion plus grande que celui des voyageurs.

Sur la ligne principale, le service de la petite vitesse a transporté, dans le courant de 1852 312,815 tonnes, soit 857 tonnes par jour en moyenne.

Le mouvement s'est opéré pour 55 0/0 à la remonte, et 45 0/0 à la descente.

Ces chiffres ont leur importance; ils témoignent de la richesse d'une ligne qui réalise un trafic important dans les deux sens de son exploitation.

Le parcours moyen a été de 168 kilomètres.

Le produit moyen, de 14 fr. 72 c.

Le produit moyen par tonne et par kilomètre de 0,0852m.

Sur l'embranchement, le transport des marchandises à petite vitesse a été de 129,150 tonnes, soit 358 tonnes par jour en moyenne, dans la proportion de

31 0/0 à la remonte,
69 0/0 à la descente.

Le parcours moyen de la tonne a été de 97 kilomètres.

Le produit moyen de 8 fr. 53 c.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

Compte rendu des Recettes et des

CLOS LE 31

RECETTES.

PREMIER

EXERCICES ANTÉRIEURS.			
Recettes de 1846 à 1851, approuvées aux assemblées générales,			110,999,925 »
EXERCICE 1852, CLOS LE 31 MARS 1853.			
Versement des Actionnaires,	13,879,375 »		
Versement sur les obligations,	16,022,875 »		
Intérêts de retard sur les versements,	74,422 85		
— de placements de fonds,	1,366,517 20		
Recettes diverses (locations, récoltes, ventes diverses),	176,739 28		
Droit de dépôt des actions,	12,998 50		
	31,532,927 83	31,532,927 83	
Excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses de 1852 (1),		8,677,699 91	
Total des recettes de l'exercice 1852 au 31 mars 1853,		40,210,627 74	40,210,627 74
Total des recettes des exercices 1846 à 1852,			151,210,552 74
Recettes effectuées sur l'exercice 1853, du 1er janvier au 31 mars 1853,			5,210,020 99
Total général des recettes,			156,420,573 73
			Solde,

(1) Voir le compte spécial des produits et dépenses de l'exploitation pour 1852, présenté d'autre part.

VALEURS REPRÉSENTATIVES

Cautionnement de la Compagnie en bons du Trésor déposés à la Caisse des Consignations,	1,250,000 »
Bons du Trésor à différentes échéances,	10,468,700 »
Fonds en compte courant à la Banque de France,	16,568 96
Espèces en caisse,	630,534 44
Caisses des Dépôts et Consignations (Dépôts volontaires),	4,500,000 »
Commandite de la Compagnie dans le Sous-Comptoir d'escompte des chemins de fer et la Compagnie de Blesme à Gray,	305,000 »
A reporter	17,170,803 40

DE PARIS A STRASBOURG.

Dépenses de l'Exercice 1852.

MARS 1853.

ÉTABLISSEMENT.

DÉPENSES.

EXERCICES ANTÉRIEURS.

Dépenses de 1846 à 1851, approuvées aux assemblées générales,			101,791,540 »
EXERCICE 1852, CLOS LE 31 MARS 1853.			
Intérêts.			
1° Somme à restituer au fonds social pour le solde des intérêts payés antérieurement (art. 44 des Statuts),	1,685,353 75		
2° Intérêts des actions exercice 1852,	4,925,000 »		
3° — des obligations,	625,000 »		
	7,235,353 75	7,235,353 75	
Travaux.			
Personnel des ingénieurs et agents de la voie,	273,707 67		
Frais généraux,	95,051 03		
Acquisition de terrains,	374,431 80		
Terrassements et ouvrages d'art,	978,935 26		
Ballastage,	2.591,255 82		
Voies de fer, rails, coussinets, chevilles, plaques tournantes, etc.,	7,327,913 64		
Constructions diverses, établissement du télégraphe électrique, etc.,	1,715.467 50		
Clôtures, semis, plantations,	337,010 48		
Frais de mise en train de première organisation des services,	20,550 26		
Matériel et outillage des maisons de gardes, équipement, armement, etc.,	22 111 09		
	13,736,434 64	13,736,434 64	
Matériel.			
Locomotives, tenders, roues, voitures, wagons, etc.,	5,511,235 70		
Outillage et mobilier des ateliers et dépôts,	128,813 83		
Frais divers inhérents à la construction,	291,315 82		
Établissement des fours à coke,	18,497 20		
Machines fixes et autres engins dans les stations et sur la voie,	71,081 60		
	6,020,944 15	6,020,944 15	
Service des gares et stations.			
Matériel des gares et stations,	144,050 95		
Dépenses de la partie de la ligne exploitée par la Compagnie de Strasbourg à Bâle,	13,862 33		
	157,913 28	157,913 28	
Service central.			
Frais d'administration générale, frais de bureaux, frais judiciaires, chauffage, éclairage,	428,797 41		
Mobilier,	17,428 26		
	446,225 67	446,225 67	
Total des dépenses de l'exercice 1852 au 31 mars 1853,		27,596,871 49	27,596,871 49
Total des dépenses des exercices 1846 à fin d'exercice 1852,			129,388,411 49
Dépenses effectuées sur l'exercice 1853, du 1er janvier au 31 mars 1853,			6,989,930 91
Total général des dépenses,			136,378.342 40
Solde,			20,042,231 33
Somme égale,			156,420,573 73

20,042,231 33

DU SOLDE.

	Report	17,170,803 40
En compte courant, chez MM. de Rothschild frères,		4,108,379 35
		21,279,182 75
Dont il faut déduire,		
Solde restant à payer au 31 mars 1853 des intérêts dus sur actions et obligations le 31 décembre 1852,	220,196 65	
Divers créditeurs en comptes courants, cautionnements d'entrepreneurs, de divers employés, etc.,	1,016,754 77	1,236,951 42
DIFFÉRENCE ÉGALE AU SOLDE,		20,042,231 33

Compte rendu de l'Exploitation pendant l'année 1852.

Exercice clos le 31 mars 1853.

DÉPENSES.

Service de la voie.		
Personnel du service central,	138,582 52	
Personnel pour la police et la surveillance de la voie,	479,224 66	
Frais de bureaux, locations, imprimés et dépenses diverses,	43,476 54	
Entretien des terrassements, ouvrages d'art, clôtures, etc.,	160,106 81	
Id. des bâtiments,	9,183 56	
Id. du ballastage et de la pose,	886,368 87	
Id. des rails, traverses, coussinets, etc.,	33,639 32	
Id. de l'habillement, équipement et outillage des gardes,	51,374 92	
Éclairage, balayage de la voie,	14,694 79	
		1,827,041 99
Service de la traction.		
Personnel du service central,	116,045 77	
Frais de bureaux et dépenses du service central,	22,050 48	
Frais généraux des ateliers et magasins,	128,103 40	
Frais de bureaux et dépenses diverses des ateliers et magasins,	9,310 45	
Personnel des mécaniciens et chauffeurs,	369,056 79	
Menues dépenses dans les dépôts,	24,436 36	
Entretien, nettoyage, graissage et éclairage des locomotives, voitures et wagons,	990,821 83	
Combustible et alimentation des machines,	1,149,125 44	
		2,808,050 52
Service spécial de l'exploitation.		
Personnel du service central,	177,050 75	
Personnel des trains,	151,257 25	
Personnel des gares et stations,	812,574 20	
Frais de bureaux, impression et fabrication des billets,	147,165 26	
Menues dépenses des gares et stations et entretien du mobilier,	17,441 80	
Chauffage, éclairage et balayage des gares et stations,	117,748 84	
Habillement,	75,774 29	
Indemnité pour pertes et avaries,	58,987 41	
		1,557,999 80
Agence commerciale.		
Personnel,	44,017 75	
Frais de bureaux et dépenses diverses,	8,353 39	
Ouvertures et réparations de routes,	2,316 »	
		54,687 14
Service central.		
Frais d'administration générale, en proportion des kilomètres exploités,	139,993 91	
Service médical, médicaments, hospice, secours, etc.,	6,374 93	
Frais de bureaux, imprimés, etc.,	37,308 61	
Frais judiciaires,	20,972 43	
Assurances contre l'incendie,	42,140 95	
Contributions, patente, licence, etc.,	28,401 08	
		275,191 93
Total des dépenses de l'exploitation,		6,524,771 38
Excédant des recettes sur les dépenses,		8,677,699 91
SOMME ÉGALE,		15,202,471 29

PRODUITS.

Voyageurs,		8,510,174 97
Bagages,		239,644 59
Chiens,		20,348 25
Articles de messagerie et marchandises transportées à grande vitesse,		822,094 14
Transport des dépêches,		226,610 58
Marchandises transportées à petite vitesse,		5,895,344 15
Transport des bestiaux,		111,005 85
— des voitures et chevaux,		102,632 22
Total,		15,928,460 75
Section de Sarrebourg à Strasbourg, exploitée en participation avec la compagnie de Strasbourg à Bâle,		236,376 »
Total général des produits,		16,164,836 75
A DÉFALQUER :		
Dépenses d'ordre.		
Impôt du dixième,	344,376 32	
Détaxes, remises et réductions,	77,759 91	
Subventions aux services de factage, camionnage, omnibus et correspondance,	540,229 23	
		962,365 46
TOTAL NET DES PRODUITS DE L'EXPLOITATION,		15,202,471 29

Résumé :

Excédant des recettes de l'exploitation sur les dépenses,		8,677,699 91
A déduire :		
Intérêts dus aux actionn. pour l'exercice 1852,	4,925,000 »	
Somme à prélever pour compléter la restitution des intérêts au fonds social prescrite par l'article 44 des statuts,	54,675 92	
Reste disponible,		3,698,023 99

Et le produit moyen par tonne et par kilomètre de 0,08°61.

En 1852, le trafic des marchandises à petite vitesse pour la ligne principale et pour l'embranchement a donc présenté le résultat suivant :

Recette totale 6,018,717 fr. 84 c.

Tonnage 441,055 tonnes, par jour en moyenne 1,210 tonnes.

En 1851, le tonnage moyen avait été de 552 tonnes par jour.

Différence en plus, pour 1852, 658 tonnes par jour.

Ces faits indiquent l'augmentation de la circulation en voyageurs et en marchandises; mais nous devons vous faire remarquer les deux chiffres principaux parce qu'ils constatent la proportion ascendante de la circulation à mesure de l'accroissement de l'étendue du parcours.

En 1851, sur un parcours moyen de 251 kilomètres, nous avons transporté 1,111,722 voyageurs.

En 1852, sur un parcours moyen de 508 kilomètres, l'augmentation a été de 838,443, soit 75,45 0/0.

En 1851, sur le parcours moyen de 251 kilomètres, nous avons transporté 552 tonnes par jour;

En 1852, sur le parcours moyen de 508 kilom. l'augmentation a été de 658 tonnes par jour, soit 119 0/0.

Pour vous faire apprécier l'accroissement qui s'est révélé sans transition et d'un jour à l'autre, lors de l'ouverture de toute la ligne principale, il suffira de rapprocher les résultats obtenus pendant la période de l'année qui a précédé cette ouverture, des résultats obtenus dans la période qui l'a suivi.

Du 1er janvier au 11 août, pendant 224 jours, le nombre des voyageurs a été, en moyenne, de 3,337 par jour et le parcours moyen de chaque voyageur de 67 kilomètres.

Du 12 août, jour de l'ouverture, jusqu'au 31 décembre, pendant 142 jours, le nombre des voyageurs a été en moyenne de 5,468 par jour, et le parcours moyen de chaque voyageur a été de 80 kilomètres.

Pendant la première période, le nombre de tonnes de marchandises transportées a été de 726 tonnes par jour.

Pendant la seconde période, il a été de 1,020 tonnes par jour.

Enfin, du 1er janvier au 11 août, la recette a été en moyenne de 29,204 fr. 31 c. par jour.

Du 12 août au 31 décembre, elle a été de 54,981 fr. 04 c. par jour.

C'est une augmentation de 25,776 fr. 63 par jour, soit de 88 0/0.

Le produit brut moyen a été de 32,301 fr. par kilomètre.

Et les frais ont été de 38 90 0/0.

Dès l'ouverture de la ligne principale, la Compagnie a trouvé aux deux extrémités de son exploitation les meilleures dispositions auprès des chemins de fer allemands et bavarois.

Des conventions déjà conclues, et d'autres qui sont en négociation, assurent les relations internationales les plus étendues et les plus amicales. Cette situation est satisfaisante pour la ligne de Strasbourg, qui est appelée, en réalisant le meilleur trafic de cette nature, à contribuer puissamment au progrès des intérêts généraux des trois pays.

Cette partie du service est l'objet de notre sollicitude, et l'État ne fait pas défaut à la Compagnie pour l'aider à atteindre ce but.

MATÉRIEL.

Au 1er janvier 1853, notre matériel était ainsi composé :

87 locomotives à voyageurs.
42 id. à marchandises.
127 tenders.
84 voitures de 1re classe.
40 id. mixtes.
172 id. de 2e classe.
250 id. de 3e classe.
185 fourgons à bagages, trucks à équipages, écuries.
1964 wagons à marchandises.

Il restait à livrer sur les marchés anciens :

13 locomotives à voyageurs.
5 tenders.
28 voitures de 2e classe.
10 id. de 3e classe.
20 fourgons, trucks et écuries.
20 wagons à marchandises.

Le développement inespéré de notre trafic nous a conduit à commander dans les derniers mois de 1852, et pour être livrés, la majeure partie, dans le courant de cette année 1853 :

35 machines à voyageurs.
65 — à marchandises.
100 tenders.
12 voitures de 1re classe
24 — de 3e classe.
70 fourgons, trucks et écuries.
1748 wagons à marchandises.

En conséquence, notre matériel ainsi complété sera composé comme suit :

135 locomotives à voyageurs.
107 — à marchandises.
232 tenders.
620 voitures à voyageurs.
275 fourgons, trucks et écuries.
3732 wagons à marchandises.

Au 1er janvier 1853, la dépense faite pour le premier établissement du matériel s'élevait à 21,992,297 99

Par suite des nouvelles commandes elle sera augmentée d'environ 13,000,000 »

34,992,297 99

La longueur totale du chemin auquel s'appliquera le matériel de l'exploitation, sera y compris les embranchements de Reims et de Thionville de 682 kilomètres. La dépense pour le matériel correspondra donc au chiffre de 51,000 fr. par kilomètre.

SITUATION FINANCIÈRE.

Vous avez sous les yeux les comptes de l'exercice 1852.

Ils se résument ainsi :

Les recettes y compris celle des exercices antérieurs et y compris l'excédant des produits de l'exploitation sur les dépenses, intérêt payé, étaient au 31 décembre de 145,076,399 66

Les dépenses y compris celles des exercices antérieurs étaient de 118,255,625 99

Excédant des recettes sur les dépenses à la fin 1852 26,820,773 67

A déduire le cautionnement constitué en bons du Trésor déposé à la caisse des Consignations 1,250,000 »

Somme disponible au 31 décembre 1852. 25,570,773 67

Le produit des 50,000 obligations de 500 fr. émises a été comme suit :

Au 31 décembre 1852, il avait été versé en totalité la somme de 16,022,875 »

Il ne restait plus à recouvrer que 8,977,125 »

Dans la somme versée, la libération de 16,968 obligations pour les 3e et 4e versements est comprise pour une somme de 3,992,000 fr.

Nous avons conservé en portefeuille 10,000 obligations.

DIVIDENDE.

D'après les prescriptions de nos statuts, il nous était interdit de distribuer des dividendes tant que toutes les sections réunies ne seraient pas livrées à l'exploitation.

L'année dernière, et dans une espérance qui s'est réalisée, nous avons demandé que cette interdiction fût levée.

Par dérogation aux articles 43 et 44 des statuts, le décret du 25 mars 1852 nous autorise, s'il y a lieu, à distribuer des dividendes avant la mise en exploitation de la ligne entière et de ses embranchements.

Nous avons la satisfaction de nous prévaloir de l'autorisation qui nous est accordée, et nous venons vous proposer la distribution d'un dividende sur les produits de l'exploitation pendant l'année dernière.

Les recettes de l'année 1852 se décomposent ainsi :

Produit brut de l'exploitation, 15,928,400 fr. 75 c.

Produit net de l'exploitation de la section de Sarrebourg à Strasbourg, 236,376 »

Intérêts de placements de fonds et recettes diverses, 1,630,677 83

Ensemble des recettes. 17,795,514 58

dont il faut déduire pour dépenses d'ordre, savoir : impôt du dixième, transport en service, subvention aux correspondances, factage, etc. 962,365 46

Il reste 16,833,149 12

A déduire :

1° Conformément à l'art. 46 des statuts, les dépenses de l'exploitation qui se sont élevées à 6,524,781 38

2° Conformément à l'art. 44, le solde des intérêts payés pendant la construction, soit 1,685,353 75 | 8,023,023 99

Produit net 8,623,023 99

En obéissant aux prescriptions de l'art. 47 des statuts, l'emploi de ce produit de 8,023,023 fr. 99 c. se décompose comme suit :

Retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues et dont la quotité ne peut être inférieure à 5 0/0 du produit net, soit 433,884 fr. 99 c.

Payé en intérêts pour les deux semestres de 1852, 4,925,000 »

Reste à distribuer 3,264,139 »

soit 13 fr. 056 par actions.

En négligeant la fraction de 0,056 qui sera reportée sur l'exercice prochain, il reste un dividende net de 13 fr. par action.

Ce dividende afférent à l'exercice 1852, joint à la somme de 20 fr. déjà payée à titre d'intérêt, forme un dividende total de 33 fr., soit 6 3/5 0/0.

Nous vous ferons remarquer que n'eût été l'obligation de compléter le remboursement de la somme de 15,126,500 fr. qui vous a été payée en intérêts pendant la construction, nous aurions pu vous distribuer 1,685,353 fr. de plus, ce qui aurait complété, à 26 centimes près, un dividende de 40 fr. par action pour l'année 1852.

Nous vous ferons remarquer en outre que, pendant les trois derniers mois de l'exercice 1852, les recettes se sont élevées en moyenne à 54,981 fr. 04 c. par jour. Si nous avons atteint ce chiffre dès le début de l'ouverture de la ligne principale, et dans les conditions défavorables que nous vous avons expliquées, il nous paraît démontré qu'il sera dépassé pour l'exercice courant.

Il suffit de vous indiquer cette donnée pour que chacun de vous puisse se faire une opinion sur les résultats à espérer.

Conformément à l'art. 51 des statuts qui dit que le montant des dividendes à distribuer sera fixé par l'Assemblée générale des actionnaires sur la proposition 13 francs par action.

Si vous approuvez le paiement de ce dividende, il sera effectué à la caisse de la Compagnie à partir de lundi prochain 2 mai.

En résumé, Messieurs,

Les résultats obtenus en 4 mois d'exploitation sur la ligne principale à travers tous les inconvénients du provisoire et d'une voie incomplète, permettent d'apprécier les produits que nous pouvons espérer cette année.

Dans deux mois, la seconde voie sera posée sur toute la ligne depuis Paris jusqu'à Strasbourg.

Avant la fin du mois de décembre, nous aurons livré à l'exploitation les embranchements de Reims et de Thionville.

Notre ligne sera complète.

Le produit moyen a atteint le chiffre de 32,301 par kilomètre.

Le produit des exploitations partielles a permis de réintégrer au fonds social la somme de 15,162,500 fr. payés en intérêt pendant la construction.

Nous pouvons vous distribuer un dividende.

Nous n'avons éprouvé ni pertes ni mécompte, et les faits ont justifié les prévisions des rapports que nous vous avons présentés chaque année depuis l'origine de l'entreprise.

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 27 avril 1853.

Messieurs,

Si nous avons retardé jusqu'au dernier moment fixé par les statuts notre réunion annuelle, c'est que nous attendions chaque jour une solution aux négociations que nous avons entamées dans le but d'obtenir le prolongement de notre ligne de Troyes à Chaumont.

Dès le 11 novembre, nous avons adressé à M. le ministre des travaux publics une demande tendant à obtenir la concession de cette ligne, mais nos négociations ne sont pas encore parvenues à un point qui nous permette de vous en entretenir aujourd'hui.

Nous vous dirons seulement que la défense de vos intérêts est le sujet continuel de nos plus sérieuses préoccupations. Vous savez d'ailleurs qu'aux termes de vos statuts, le Conseil devra soumettre à votre approbation le résultat de ses négociations.

I.

PRODUITS ET DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.

Comparaison des produits 1851 et 1852.

Les produits de l'exploitation pendant l'année 1852, déduction faite du droit payé aux contributions indirectes sur le prix des places des voyageurs et des fausses taxes, se sont élevées, ainsi que vous avez pu le voir par les comptes que nous vous avons fait distribuer, à la somme de 1,235,232 f. 47 c.

En ajoutant à cette somme le solde des produits du domaine et du droit perçu pour échange d'actions, soit 3,977 22

Nous trouvons pour total des produits de l'exercice 1852, la somme de 1,239,209 f. 69 c.

Nos frais d'exploitation s'étant élevés pendant le même exercice, à la somme de 719,954 37

Nous avons donc un excédant de produits sur les frais de 519,255 32

Pendant l'année 1851 nos produits s'étaient élevés à 1,186,357 f. 78 c.

Nos frais d'exploitation à 755,399 53

Nous n'avions comme excédant de produit que 430,958 f. 25 c. 430,958 25

Le résultat comparatif de ces deux exercices présente donc en faveur de l'exercice 1852, une augmentation de bénéfice de 88,297 f. 07 c.

Qui se compose d'une augmentation dans les produits de 52,851 f. 91 c.

Et une diminution dans les dépenses de 35,445 16

Somme égale 88,297 f. 07 c.

RECETTES.

Produits de l'exploitation 1852.

L'augmentation de nos recettes en 1852 n'a pas atteint le chiffre sur lequel nous nous croyons autorisés à compter, mais il ne faut pas perdre de vue, messieurs, que l'ouverture de l'exploitation des prolongements des lignes de Lyon et de Strasbourg a déterminé le détournement d'une certaine quantité de marchandises qui, de temps immémorial, traversaient le département de l'Aube.

Le prolongement de Troyes à Chaumont que nous sollicitons aurait, sans nul doute, pour effet de rétablir les choses dans leur état normal.

Voici, messieurs, le tableau comparatif du mouvement en nombre et des produits en sommes des voyageurs et des marchandises pendant les années 1851 et 1852.

NATURE DES PRODUITS.	NOMBRE, QUANTITÉ ET POIDS.		RECETTES.	
	1851.	1852.	1851.	1852.
Voyageurs,	170,067	179,100	511,270 21	525,068 89
Bagages, messagerie,	1,980,418 kilog.	2,139,700 kilog.	77,591 35	90,300 00
Marchandises à petites vitesse,	76,903 tonnes.	90,403 tonnes.	525,249 20	535,120 13
Voitures et chevaux,	103 voit. 118 chev.	84 voit. 259 chev.	5,828 »	5,609 55
Bestiaux,	8,726	32,363	7,438 80	23,631 30
Dépêches.			54,750 »	54,900 »
Totaux.			1,182,127 56	1,235,232 47

Nous avons obtenu une amélioration, comme vous êtes à même de le reconnaître, sur chaque nature de nos produits.

Les améliorations les plus importantes sont celles qui se rattachent au tonnage des marchandises et au transport des bestiaux.

Votre Conseil d'administration n'a négligé aucune des mesures qu'il a cru utiles d'adopter pour arriver à augmenter le mouvement de la circulation sur votre chemin.

Il a créé dans l'intérieur de Paris, au centre des affaires commerciales, un bureau où les expéditeurs peuvent déposer les articles de messagerie et de marchandises à transporter à grande ou à petite vitesse en destination de notre ligne et se procurer exactement, indépendamment du prix de nos différents tarifs, les renseignements de toute nature sur les moyens de transport dont la Compagnie dispose en dehors de son propre parcours.

Il a organisé également des bureaux de correspondance sur divers points.

Quelques modifications dans nos tarifs ont déterminé aussi beaucoup d'expéditeurs à passer avec nous des traités qui nous assurent la totalité de leurs transports.

Enfin, des tarifs combinés avec d'autres lignes nous permettent d'offrir au commerce des conditions avantageuses pour le transport des marchandises qui s'expédient du département de l'Aube sur les différents points de la France.

DÉPENSES.

Nous avons continué à étudier les combinaisons qu'il convenait d'adopter pour réduire nos dépenses, autant que possible, sans nuire en quoi que ce soit, au bien du service.

Les économies que nous avons réalisées sur les frais d'exploitation s'élèvent, sur l'ensemble, ainsi que nous vous l'avons dit plus haut, à la somme de 35,445 f. 16 c.

Nous vous devons à cet égard quelques explications :

Frais généraux.

Les frais généraux, qui ne montaient en 1851, qu'à la somme de 76,035 26

se sont élevés, pour le dernier exercice, à la somme de 93,063 90

Ce qui présente une augmentation de dépense de 17,028 64

Cette augmentation est répartie à peu près entre tous les articles du chapitre; cependant, les frais de correspondance, de factage et de camionnage ont plus que doublé comparativement aux mêmes dépenses de l'exercice précédent. Ce qui s'explique par les services spéciaux que la Compagnie a créés en correspondance avec ses trains et pour lesquels elle a dû faire des acquisitions de matériel.

Personnel. — Entretien de la voie et du matériel.

Le personnel du gardiennage de la voie était précédemment divisé en deux catégories : le personnel régulier et le personnel en règle.

Afin d'attacher davantage les ouvriers à leur travail, en leur donnant une position plus stable, nous avons embrigadé un plus grand nombre d'ouvriers réguliers, et nous avons supprimé le personnel flottant. Il en est résulté que ces agents, se voyant classé d'une manière définitive au nombre des employés, ont fait un service plus profitable à la Compagnie.

Nous nous trouvons obligés, par suite de cette combinaison, de réunir cette année dans la comparaison que nous voulons établir, les dépenses relatives au personnel et celles relatives à l'entretien du chemin et de ses dépendances.

En 1851, les dépenses du personnel ont été de 352,061 53

Celles de l'entretien de 185,192 50

Total, 537,254 03

En 1852, les dépenses du personnel ont été de 367,570 47

Celles de l'entretien, de 121,689 04

Total, 489,259 51

Ce qui, en résultat, produit pour 1852 une économie de 47,994 52

Malgré cette économie importante dans cette partie de nos dépenses, le matériel et la voie sont en parfait état d'entretien.

Nous devons aussi vous faire remarquer que cette économie est d'autant plus grande que le tonnage des marchandises ayant été de 30 0/0 environ plus élevé en 1852 qu'en 1851, il en est résulté des frais de main-d'œuvre plus considérables.

Matières employées.

Les dépenses pour matières se sont élevées en 1851 à 142,110 24

Et sont descendues en 1852 à 137,630 96

D'où ressort une économie de 4,479 28

Cette économie serait insignifiante si le travail effectué avait été le même pendant les deux exercices comparés. Mais il n'en est pas ainsi, le parcours des trains qui n'avait été, en 1851, que de 342,055 kilom., a été, en 1852, de 357,759 —

Ce qui constitue une augmention de parcours de 15,704 kilom.

Or, une économie de plus de 4,000 fr. en présence

d'une augmentation de parcours de trains de près de 16,000 kilomètres, présente un résultat satisfaisant.

Dépense par kilomètre parcouru.

Si nous comparons maintenant l'ensemble de nos dépenses d'exploitation (719,054 fr. 37 c.) avec le nombre de kilomètres parcourus par nos trains en 1852 (357,759 kilomètres), nous constaterons que le prix de revient par chaque kilomètre parcouru n'a été que de 2 fr. 01 c.

Tableau comparatif.

Et si nous rapprochons ce chiffre de celui des années 1849, 1850 et 1851, nous reconnaissons que chaque année notre dépense a été en diminuant.

NATURE DES DÉPENSES.	1849.	1850.	1851.	1852.
Frais généraux d'exploitation.	» 32	» 26	» 23	» 28
Personnel,	1 07	1 11	1 02	1 03
Matières employées,	» 58	» 55	» 41	» 38
Entretien du matériel, de la voie, etc.	» 68	» 59	» 54	» 34
Totaux :	2 65	2 51	2 20	2 01

II.

COMPTE GÉNÉRAL DES RECETTES ET DÉPENSES

FAITES PENDANT L'ANNÉE 1852.

Indépendamment du résumé général de nos écritures qui se trouve compris dans les tableaux qui vous ont été distribués, nous allons vous présenter ici, messieurs, comme nous l'avons fait jusqu'à ce jour, le compte détaillé de nos recettes et de nos dépenses pendant l'année 1852.

Ce compte s'établit ainsi qu'il suit :

RECETTES.

§ 1er. *Recettes opérées sur les valeurs à recouvrer au 31 décembre* 1851.

1° Prix de quelques parcelles de terrains revendus, 2,671 55
2° Intérêts payés par M. Doyen, 1,968 25
3° Solde des versements sur les actions en retard, 37,250 »
4° Paiement à-compte sur la balance du compte des débiteurs divers, 9,219 22
5° Paiement à-compte sur le montant des ports dus en 1851, 44,561 54
6° Solde des effets à recouvrer, 475 »

96,145 96

§ 2. *Recettes nouvelles.*

1° Billets de voyageurs perçus pour le chemin de fer de Lyon, 3,979 25
2° Versements pour cautionnements et masses des cantonniers, 31,224 07
3° Versements par suite de retenues pour oppositions, 793 60
4° Différence en excédant sur actions vendues, 469 85

36,466 77

§ 3. *Emprunt.*

Encaissé à valoir sur les 3,300 obligations émises en 1852, 3,187,000 »

§ 4. *Recettes de l'exploitation.*

Le produit de l'exploitation ayant été en 1852, déduction faite du droit sur le prix des places des voyageurs et du remboursement des fausses taxes, de 1,239,209 69
Le restant à recouvrer étant de 45,006 44

Il a été encaissé comme différence, 1,194,203 25 — 1,194,203 25

§ 5. *Solde en caisse au 31 décembre 1851.*

Il convient de porter encore en recette la somme restant en caisse au 31 décembre 1851, 38,857 24

Total des recettes, 4,552,673 22

DÉPENSES.

Il a été payé pendant le cours de l'année 1852, savoir :

§ 1er. *Paiements effectués sur les sommes restant dues au 31 décembre 1851.*

1° Solde des intérêts échus et non réclamés pour les années 1846 et 1847, 3,993 50
2° Pour coupons d'intérêts des obligations échus les 15 mai et 15 novembre 1849, 15 mai et 15 novembre 1850, 15 mai et 15 novembre 1851, 1,347 50
3° Solde du compte de créanciers divers, 8,033 63
4° A valoir sur les comptes courants avec divers, 9,812 81
5° A valoir sur les comptes de divers fournisseurs et entrepreneurs, 58,883 07
6° A divers pour solde de travaux de premier établissement, 1,075,131 42
7° A valoir sur la liquidation des actions vendues, 286 96
8° Balance des versements effectués sur les dixièmes en retard, 7,073 86
9° Solde payé à l'État pour l'exploitation de Melun à Montereau, du 3 janvier au 11 août 1847, 7,882 40
10° A valoir sur les cautionnements et retenues, 20,843 77
11° A valoir sur les intérêts des cautionnements au 31 décembre (solde de 1850 et à valoir sur 1851), 3,558 25

Ensemble, 1,196,849 17

Remboursement de 1,999 obligations sur l'emprunt de 2 millions, 1,999,000 »

3,195,849 17

Il est à remarquer qu'il reste à rembourser sur cet emprunt une obligation de 1,000 fr. qui n'a pas été représentée jusqu'à ce jour.

§ 2. *Dépenses nouvelles.*

Il a été payé :
1° A valoir sur les coupons d'intérêts des obligations de l'emprunt de 2 millions échus les 15 mai et 15 juillet 1852, 70,868 80
2° Escomptes pour versements anticipés sur les 3,300 obligations émises en 1852, 10,359 05
3° Pour intérêts divers, 29,351 77
4° Sur prix de terrains et frais y relatifs, 1,957 45
5° Pour l'établissement de voies neuves, 28,801 81
6° A MM. Séguin frères pour redressement de comptes, 7,785 16
7° Pour subvention relativement à l'établissement d'un pont sur la route n° 15, à Romilly, 2,000 »
8° Pour matériel fixe de la voie, à valoir, 5,981 41
9° Constructions neuves et travaux en augmentation., 5,307 32
10° Pour matériel d'exploitation et objets mobiliers, 1,441 33
11° Pour timbre des bulletins de transport, 2,245 60
12° Pour souscription de 140 actions du Sous-Comptoir des chemins de fer, 14,000 »
13° Pour avance à divers et placement de fonds, 60,067 76
14° Achat de bons du Trésor, 131,640 »
15° A valoir sur les dépenses d'exploitation de 1852, 634,776 39

1,006,783 85

Total des dépenses, 4,202,633 02

BALANCE.

La recette étant de 4,552,673 22
La dépense de 4,202,633 02

Le solde en caisse est de 350,040 20

RÉSUMÉ.

Les valeurs à recouvrer s'élevaient au 31 décembre 1851 à 342,701 33
Les sommes encaissées en 1852 s'élevant à 96,145 96

Reste, 246,555 37

Si l'on ajoute à cette somme comme constituant des créances nouvelles :
1° Le solde à recouvrer pour ports dûs sur l'exploitation de 1852, 45,006 44
2° Le restant à toucher sur les 3,300 obligations de l'emprunt de 1852, 30,500 »
3° 140 actions du sous-comptoir d'escompte des chemins de fer, 14,000 »
4° Effets en portefeuille 131,640 »
5° Placement de fonds, 67,313 36
6° Intérêts à recevoir 2,648 25

Ensemble, 286,108 05 286,108 05

On trouvera un total égal au solde à recouvrer au 31 décembre 1852, 532,663 42

Les sommes dues pour comptes de divers créditeurs au 31 décembre 1851 s'élevaient à 1,380,486 12
Il a été payé à-compte en 1852, 1,196,849 17

Reste 183,636 95

Si à cette somme on ajoute comme constituant des dettes nouvelles :
1° Le complément des intérêts à 4 0/0 dus aux actionnaires depuis le 1er janvier jusqu'au 10 avril 1848, 167,583 60
2° Les intérêts des 3,300 obligations à échoir le 1er janvier 1853, 82,500 »
3° Intérêts de cautionnements au 31 décembre 1852 4,006 20
4° Une obligation restant à rembourser, 1,000 »
5° Versements effectués pour cautionnements et masse des cantonniers, 31,817 67
6° Liquidation des actions vendues et comptes divers, 5,276 60
7° La somme de 70,836 25 faisant avec les 634,776 39 compris en dépense ci-dessus et 14,341 73 pris en nature sur les approvisionnements, le solde des frais d'exploitation applicable à l'exercice de l'année 1852. 70,836 25

Ensemble, 363,020 32 363,020 32

On trouvera une somme égale aux comptes créditeurs figurant au résumé de la balance générale des écritures, 546,657 27

RÉSUMÉ de la Balance générale des Écritures de la Compagnie du chemin de fer de MONTEREAU A TROYES, au 31 décembre 1852.

ACTIF.

§ Ier. — FRAIS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.			
Total du compte arrêté au 31 décembre 1851,			21,888,282 81
DÉPENSES COMPLÉMENTAIRES EN 1852.			
Complément des intérêts de 4 0/0 pendant l'exécution des travaux,		167,583 60	
Paiements faits aux vendeurs de terrains et frais y relatifs,		1,957 47	
Établissement de 1,090 mètres de voies neuves,	28,801 81		
Redressement du compte de MM. Séguin frères,	7,785 16		
Subvention payée par la Compagnie pour le pont de la route nº 15, à Romilly-sur-Seine,	2,000 »		
	38,586 97	38,586 97	
Matériel fixe de la voie,		6,781 41	
Constructions neuves et travaux en augmentation de bâtiment,		5,507 32	
Matériel d'exploitation, ustensiles et mobilier,		1 441 33	
		221,858 10	221,858 10
Total des frais de premier établissement,			22,110,140 91
§ II. — VALEURS DIVERSES.			
A recouvrer.			
Terrains à revendre,		61,554 60	
Débiteurs pour vente de terrains,		22,781 75	
Créance sur M. Doyen (*propriété Desclousets*),		86,451 45	
Intérêts dus sur ladite somme au 31 déc. 1852,		1,968 25	
Différences dues à la Compagnie par les actionnaires dépossédés, en retard de payer les 3e, 4e, 5e, 6e et 7e dixièmes,		26,152 66	
Balance du compte des débiteurs divers,		80,674 07	
Débiteurs pour ports dus sur l'exploitation de 1851 et 1852,		55 060 64	
Six derniers mois de loyer payés d'avance,		1,200 »	
Sous-Comptoir d'escompte des chemins de fer,		34,000 »	
Intérêts dus sur ladite somme au 31 décembre 1852,		680 »	
Restant à réaliser sur le 3e versement de l'emprunt de 1852,		30,500 »	
Effets à recevoir,		131,040 »	
		532,663 42	532,663 42
Approvisionnements.			
Combustible de locomotion et matières diverses dans les dépôts,		9,012 53	
Rails, coussinets, traverses, chevilles, bois de construction et matériaux divers,		77,990 69	
Ballast,		6,686 56	
Magasin général, objets divers de consommation et pièces de rechange,		87,817 71	
		181,507 48	181,507 48
Fonds disponibles.			
Espèces en caisse, à la Banque de France, et fonds de roulement sur la ligne,			350.040 20
			23,174,352 04

PASSIF.

§ Ier. — RECETTES APPLICABLES AUX FRAIS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.			
Capital social.			
Montant des 31,034 actions réalisées sur le capital,			15,517,000 »
Différence réalisée sur 8,966 actions retirées de la circulation,			387,730 66
Capital,			15,904,730 66
Emprunts.			
Net produit des 3,300 obligations émises en 1852 au cours de 975 fr.		3,217,500 »	
Prêt de 3 millions par l'État,		3,000,000 »	
		6,217,500 »	6,217,500 »
Total arrêté au 31 décembre 1852,			22,136,613 67
§ II. — COMPTES CRÉDITEURS.			
Intérêts.			
Intérêts de 4 0/0 pendant l'exécution des travaux, restant à payer aux actionnaires, du 1er janvier au 10 avril 1848, jour de l'ouverture de la ligne,		167,583 60	
Coupons d'intérêts des 3,300 obligations émises en 1852, à payer le 1er janvier 1853,		82,500 »	
Intérêts des cautionnements au 31 décembre 1852 et solde de 1851,		4,058 »	
Intérêts afférents aux 3 millions dus à l'État pour les années 1848, 1849, 1850 et 1851,		*Mémoire.*	
		254,141 60	254,141 60
Divers.			
Une obligation restant à rembourser sur l'emprunt de 2 millions,		1,000 »	
Coupons d'intérêts revenant à cette obligation pour les années 1848, 1849, 1850, 1851 et 1852,		192 50	
Solde du compte des créanciers divers,		7,404 03	
Comptes courants avec divers,		58,816 89	
Comptes avec divers fournisseurs et entrepreneurs,		126 680 34	
		194,093 76	194,093 76
Liquidation des actions vendues en retard de 2e, 5e, 6e et 8e dixièmes,			821 43
Cautionnements divers et retenues,			97,040 48
			22,683,570 94
Exercices clos.			
Exercice de 1850 (*Excédant des recettes sur les dépenses*)	221,034 »		
Exercice de 1851 (*Id.*)	257,830 »		
	478,864 »	478,864 »	
A DÉDUIRE :			
L'excédant des dépenses sur les recettes de l'exercice 1848,	232,163 90		
Id. id. 1849,	78,061 »		
	310 224 90	310,224 90	
Reste un solde *créditeur* de		168,639 10	168,639 10
Solde de l'exercice de 1852.			
Bénéfice résultant du compte de l'exploitation de 1852,		519,255 32	
SUR QUOI IL Y A LIEU DE DÉDUIRE :			
Intérêts de l'emprunt de 2 millions aux 15 mai et 31 juillet 1852 / Intérêts de l'emprunt de 1852 au 1er janvier 1853, / Intérêts des cautionnements, et intérêts dus et payés à divers,	197,113 32		
Intérêts de 1852 afférents aux 3 millions du prêt de l'État,	*Mémoire.*		
	197,113 32	197,113 32	
Différence restant en *bénéfice* sur l'année 1852,		322,142 »	322,142 »
			23,174,352 04

CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES.

Résumé du Compte de l'Exploitation pour l'année 1852.

PRODUITS.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.				
179,100 voyageurs,			548,185	85
2,139,700 kilogrammes, excédants de bagages, chiens, messagerie et finances,			90,300	60
99,462,726 kilogrammes de marchandises,			543,434	40
84 voitures, } 259 chevaux, }			5,600	55
32,363 têtes de bétail,			23,633	30
Transport des dépêches,			54,000	»
			1,266,063	70
SUR QUOI IL Y A LIEU DE DÉDUIRE,				
Savoir :				
1° Droit payé aux contributions indirectes sur le prix des places des voyageurs,	22,516	96		
2° Remboursements faits à divers pour fausses taxes,	8,314	27		
	30,831	23	30,831	23
Reste net pour les produits de l'exploitation,			1,235,232	47
RECETTES DIVERSES A AJOUTER.				
Solde des produits du domaine et du droit perçu pour échange d'actions,			3,977	22
Total des produits de 1852,			1,239,209	69

FRAIS.

FRAIS GÉNÉRAUX.				
Administration,	11,894	30		
Impressions,	9,571	40		
Fournitures de bureaux,	2,657	40		
Dépenses diverses,	3,870	76		
Insertions et annonces,	4,362	55		
Loyers à Paris et sur la ligne,	5 570	02		
Eclairage des bureaux et stations,	11,388	11		
Chauffage des bureaux et stations,	2,867	»		
Indemnités pour voitures de correspondance, factage et camionnage,	13,668	83		
Habillement du personnel,	727	»		
Contributions directes pour l'année 1852,	7,456	48		
Assurance contre l'incendie,	6,112	25		
Frais judiciaires,	4,302	93		
Indemnités pour pertes, avaries et accidents,	5,469	79		
Service de santé,	3 145	08		
	93,064	90	93,063	90
PERSONNEL.				
Appointements du personnel de l'administration centrale,	25,234	56		
Appointements du personnel de surveillance et des bureaux d'exploitation,	70,350	16		
Personnel de la traction, des dépôts et de l'entretien des machines et des voitures,	77,668	80		
Personnel du service des voyageurs, des marchandises et de la conduite des trains,	101,762	81		
Personnel du gardiennage de la voie,	92,545	14		
	367 570	47	367,570	47
MATIÈRES EMPLOYÉES.				
Alimentation des machines fixes,	860	17		
Combustible, coke, huiles, graisses et dépenses diverses de traction,	136 770	79		
	137,630	96	137,630	96
ENTRETIEN DU MATÉRIEL, DU CHEMIN ET DE SES DÉPENDANCES.				
Entretien des locomotives, des voitures et du matériel fixe,	71,923	63		
Entretien de la voie, des bâtiments et dépendances,	46,632	50		
Entretien du mobilier des gares et stations,	3 132	91		
	121,689	04	121,689	04
Total des frais d'exploitation,			719,954	37
Excédant des produits sur les frais,			519,255	32
Somme égale aux produits,			1,239,209	69

III.

SITUATION FINANCIÈRE.

ACTIF.

§ 1. *Frais de premier établissement.*

Au 31 décembre 1851, nos frais de premier établissement s'élevaient à la somme de	21,888,282 84
Au 31 décembre 1852, ils s'élèvent à	22,110,140 94
Différence en plus,	221,858 10
Si nous déduisons de ce chiffre la somme de 167,583 fr. 60 c., complément des intérêts de 4 0/0 pendant l'exécution des travaux, et sur laquelle nous allons vous donner quelques explications,	167,583 60
Il ne reste plus en dépenses que	54,274 50

Nous allons examiner séparément chacun des articles dont cette somme se compose, en suivant l'ordre du tableau que vous avez sous les yeux.

1° *Prix de terrain.* — Nous avons payé, pendant le cours de l'année 1852, à des propriétaires de terrains expropriés lors de l'établissement du chemin de fer, 1,957 fr. 47 c.; ce paiement n'avait pu être effectué plus tôt, à raison des inscriptions qui grevaient les propriétés de nos vendeurs, dont il ne nous avait pas été rapporté mainlevée.

2° *Etablissement de 1,090 mètres de voie neuve et matériel fixe.* — Nous avons senti la nécessité, pour faciliter le service et les manœuvres, d'augmenter le nombre de nos voies d'évitements et de garages dans plusieurs de nos stations, notamment à Troyes, Pont et Nogent-sur-Seine; de poser deux nouvelles plaques tournantes, l'une à Troyes, l'autre à Pont; enfin, d'établir une grue roulante à la gare aux marchandises de Bercy.

Ces travaux nous ont occasionné une dépense de 35,583 fr. 22 c., savoir :

Établissement de 1,090 mètres de voies neuves,	28,801 81
Matériel fixe de la voie,	6,781 41
	35,583 22

Cette dépense fait essentiellement partie des frais de premier établissement.

3° *Redressement du compte de MM. Séguin.* — Notre emprunt de 3,300,000 fr. nous ayant mis à même de régler définitivement notre compte avec MM. Séguin, nous avons eu à payer à ces Messieurs, pour redressement du compte, 7,785 fr. 16 c. Cette somme doit être comprise dans les frais de premier établissement comme faisant partie du marché à forfait que nous avons passé pour l'exécution des travaux.

4° *Subvention pour le pont de la route n° 15, à Romilly-sur-Seine.* — Les communications entre la station de Romilly-sur-Seine et la ville de Sézanne ne pouvaient avoir lieu régulièrement en toute saison de l'année, la route se trouvant coupée par une petite rivière que l'on peut, pendant les basses eaux, traverser à gué.

Le département de l'Aube ayant décidé, dès l'année 1840, l'établissement d'un pont, au lieu dit la Porte-Bécard, sur la route départementale n° 15, M. le Préfet de l'Aube sollicita alors de la Compagnie une participation dans la dépense, en raison des avantages évidents qu'elle retirerait de l'exécution de ce travail.

C'est dans cette circonstance, Messieurs, que nous avons consenti à contribuer à la dépense pour une somme de 2,000 fr., mais sous la condition, qui s'est réalisée depuis, que le pont serait livré à la circulation avant le 1er novembre 1851.

Au moyen de l'établissement de ce pont, nous pouvons, en toute saison, entretenir des relations régulières entre la station de Romilly et la ville de Sézanne, ce qui nous a déterminés à créer dans cette ville un bureau de correspondance et un service de transport et de camionnage dont nous apprécions déjà les avantages.

5° *Constructions neuves et travaux en augmentation.* — Le développement qu'a pris notre trafic de marchandise sur plusieurs points de la ligne nous a mis dans l'obligation de construire des magasins pour le dépôt de marchandises dans les stations de Pont, Nogent-sur-Seine et Vimpelles.

Avant l'établissement de ces magasins, les marchandises qui nous étaient amenées et qui ne pouvaient pas partir immédiatement étaient déposées dans les cours des stations et exposées ainsi à toutes sortes d'avaries qui mécontentaient le commerce et donnaient lieu à des réclamations. Nous avons dû faire cesser cet état de choses.

6° *Matériel d'exploitation, ustensiles et mobilier.* — Cette dépense comprend l'achat de plusieurs bascules pour le service des gares et la construction de plusieurs tachomètres placés sur les locomotives.

Le tachomètre, dont l'invention est due à votre directeur de l'exploitation, est un appareil d'une grande utilité, car il indique au moyen d'un tableau graphique la marche des trains, les arrêts et les manœuvres faites dans les diverses gares, ce qui facilite la surveillance du chef de la traction pour cette partie du service.

7° *Payement d'intérêts.* — Il nous reste à vous entretenir, Messieurs, des 167,583 fr. 60 c., que nous comprenons dans nos frais de premier établissement.

L'art. 19 de nos statuts est ainsi conçu :

« *Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Montereau à Troyes, il sera payé annuellement aux actionnaires 4 0/0 d'intérêts sur les sommes versées.* »

Conformément à cette disposition, les intérêts sur les versements que vous avez effectués, vous ont été payés jusqu'au 1er janvier 1848; mais l'exploitation n'ayant commencé que le 10 avril suivant, vous êtes restés créanciers de la Compagnie d'une somme de 5 fr. 40 c. par action, pour les intérêts courus du 1er janvier 1848 au 10 avril suivant, déduction faite de 10 jours d'intérêts sur les 50 francs montant du dernier dixième qui n'a été appelé que le 10 janvier.

Les ressources dont nous pouvons disposer en ce moment nous permettant d'éteindre cette dette qui fait essentiellement partie de nos frais de 1er établissement et que vous nous avez déjà réclamée à l'assemblée générale du 27 mars 1851, nous venons de prendre les dispositions nécessaires pour en effectuer le payement; en conséquence il sera payé à la caisse de la Compagnie, à partir du 10 mai prochain, 5 fr. 40 c. par action sur la production des titres.

§. 2. *Valeurs diverses, recouvrements, approvisionnements et fonds disponibles.*

Nous n'analyserons pas ici les variations subies par le compte des valeurs diverses à recouvrer, des approvisionnements et des fonds disponibles, car elles s'expliquent et se justifient au moyen du compte des recettes et dépenses que nous vous avons présenté plus haut et par le résumé de la situation active et passive de la Compagnie au 31 décembre 1852.

Nous vous ferons seulement remarquer, Messieurs, que nous avons augmenté de 14,000 fr. notre souscription comme actionnaires du sous-comptoir des chemins de fer, ce qui porte notre souscription totale à 34,000 fr.

Nous avons dû, dans cette circonstance, agir d'accord avec les autres Compagnies qui, ainsi que nous, ont augmenté de 70 0/0 leur souscription primitive.

Cette augmentation de souscription a été motivée par les services qu'a rendus le sous-comptoir et par l'accroissement de ses opérations.

Elle a été l'une des causes déterminantes du décret rendu le 18 février 1852 aux termes duquel l'État garantit les opérations du sous-comptoir des chemins de fer jusqu'à concurrence d'un million.

PASSIF.

§ 1er. *Capital social et emprunt.*

Nos recettes applicables aux frais de premier établissement étaient au 31 décembre 1851 de,		20,919,413 67
Au 31 décembre 1852 elles s'élèvent à		22,136,913 67
D'où résulte une augmentation en recette de		1,217,500 »
Qui provient de la différence entre le produit net des 3,300 obligations que nous avons émises en 1852,	3,217,500 »	
Et le remboursement de l'emprunt de 2 millions émis en 1847,	2,000,000 »	
Somme égale.	1,217,500 »	

Cette somme de 1,217,500 fr. a été employée à l'extinction, jusqu'à concurrence de 1,190,849 fr. 17 c. de notre dette flottante au 31 décembre 1852, ainsi que l'indique le compte des dépenses établi plus haut.

§ 2. *Solde de l'exercice* 1852.

Ainsi que nous vous l'avons dit, Messieurs, le compte de l'exploitation en 1852 se solde par un excédant de recette sur les dépenses de		519,255 32
Mais sur cette somme nous avons à déduire celle de 197,113 fr. 32 c. pour intérêts payés ou dus pour l'exercice 1852,		197,113 32
En sorte que le bénéfice net ne se trouve être que de		322,142 »

Nous regrettons de ne pouvoir aujourd'hui vous proposer l'emploi de cette somme, les négociations que nous avons entamées avec l'État n'ayant pas encore reçu de solution, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire au commencement de ce rapport.

Cette somme de 322,142 fr. ci-dessus se trouve englobée dans l'ensemble de nos comptes, ainsi que vous le reconnaîtrez, Messieurs, par la comparaison que nous allons établir de notre situation financière au 31 décembre 1851, avec celle existant au 31 décembre 1852; nous résumons cette comparaison dans le tableau suivant :

(Voir le tableau à la fin du rapport.)

IV.

EMPRUNT DE 3,300,000 FRANCS ÉMIS EN 1852.

TIRAGE AU SORT DES OBLIGATIONS A REMBOURSER.

En vertu des pouvoirs que vous nous avez conférés par votre délibération prise en assemblée générale extraordinaire, le 3 juin 1852, nous avons ouvert dans nos bureaux une souscription pour notre emprunt de 3,300,000 fr., en annonçant, suivant le désir que vous en aviez exprimé, que les actionnaires de la Compagnie seraient admis à la souscription par préférence à tous autres. Les actionnaires s'étant empressés de profiter de l'avantage qui leur avait été ainsi réservé, ont souscrit la totalité de l'emprunt.

Voici les conditions sous lesquelles notre emprunt a été contracté.

Il a été créé 3,300 obligations qui ont été émises à 975 fr. chacune, et stipulées remboursables à 1,250 fr., dans le délai de 75 ans et par amortissement annuel, ainsi que nous vous l'avions fait pressentir à notre réunion du 3 juin.

Le chiffre à employer annuellement au payement des intérêts et à l'amortissement du capital est, en moyenne, de 174,200 fr.

Chaque obligation produit un intérêt de 50 fr. par an, payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet.

Il a été indiqué qu'il serait procédé chaque année, en assemblée générale, au tirage au sort des obligations à rembourser, et que celles qui auraient été ainsi désignées seraient remboursées le 1er juillet qui suivrait la date du tirage.

D'après le tableau d'amortissement qui a été dressé et que nous avons fait imprimer à la suite de notre compte rendu de l'assemblée générale extraordinaire du 3 juin 1852, il y a lieu de rembourser le 1er juillet prochain sept obligations.

Nous aurons donc à tirer au sort, dans le cours de la présente séance, les numéros de ces sept obligations.

Voici, à l'égard du tirage, les dispositions que nous avons cru devoir adopter.

Nous avons fait construire un appareil dans lequel vont être placés, par les soins de votre bureau, et après vérification, 3,300 cartons numérotés de 1 à 3,300.

A chaque réunion annuelle, il sera extrait de la roue, par l'un de MM. les actionnaires présents à la séance, autant de numéros qu'il y aura d'obligations à rembourser d'après le tableau d'amortissement.

Ces numéros seront ensuite remis à M. le président, qui les fera connaître à l'assemblée.

Les numéros des obligations qui auront droit au remboursement seront publiés dans les journaux de Paris désignés pour les annonces légales.

L'appareil contenant les numéros restant sera, séance tenante, refermé et placé sous les scellés de la Compagnie jusqu'au tirage suivant.

V.

MODIFICATIONS AUX STATUTS,

EN CE QUI CONCERNE L'AMORTISSEMENT DU CAPITAL SOCIAL.

La prorogation de la durée de notre concession, résultant du décret du 27 mars 1852, devant apporter quelques modifications aux statuts de notre Société, nous vous aviens demandé et vous nous aviez donné, par votre délibération prise en assemblée générale extraordinaire, le 3 juin 1852, *tous pouvoirs pour fixer définitivement, de concert avec le gouvernement, le chiffre de l'amortissement annuel du capital social, et faire aux statuts toutes autres modifications auxquelles pourrait donner lieu le décret précité du 27 mars 1852.*

Jusqu'à ce jour, Messieurs, nous n'avons pas usé des pouvoirs que nous conférait votre délibération, nous avons pensé que, dans la situation où se trouvait placée notre Compagnie, nous pourrions être dans la nécessité d'apporter encore, d'un instant à l'autre, d'autres modifications à notre organisation sociale, et nous n'avons pas hésité à ajourner momentanément cette question, après avoir constaté toutefois que cet ajournement ne pouvait nuire en aucune manière aux intérêts que vous nous avez confiés.

VI.

PROPOSITIONS SOUMISES A L'ASSEMBLÉE.

Nous terminons ce rapport, Messieurs, en soumettant nos comptes à votre approbation, et en vous proposant la réélection de MM. Demeufve, Dufeu et de Saint-Didier, administrateurs que vous avez nommés à l'assemblée générale du 30 avril 1850, et dont le mandat expire cette année.

Actif.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE				AU 31 DÉCEMBRE 1852			
	1851.		1852.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.	
Frais de premier établissement. . . .	21,888,282	84	22,110,140	94	221,858	10		
Valeurs diverses à recouvrer	342,701	33	532,663	42	189,962	09		
Approvisionnements	198,697	48	181,507	48	»	»	17,190	»
Fonds disponibles.	38,857	24	350,040	20	311,182	96		
	22,468,538	89						
Solde ou augmentation de l'actif . . .	705,813	15			723,003	15	17,190	»
Totaux. . . .	23,174,352	04	23,174,352	04				

Passif.

	SITUATION AU 31 DÉCEMBRE				AU 31 DÉCEMBRE 1852			
	1851.		1852.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.	
Capital social et emprunts.	20,919,413	67	22,136,913	67	1,217,500	»		
Comptes créditeurs, intérêts.	5 506	»	254,141	60	248,635	60		
Id. divers	1,269,146	69	194,093	76	»	»	1,075,052	93
Liquidation des actions vendues en retard de payer les 2ᵉ, 5ᵉ, 6ᵉ et 8ᵉ dixièmes.	640	54	821	43	180	89		
Versements effectués par divers en compte sur les dixièmes.	7,073	86	»	»	»	»	7,073	86
Solde dû à l'État sur l'exploitation de Melun à Montereau	7,882	40	»	»	»	»	7,882	40
Cautionnements divers et retenues. .	90,236	63	97,600	48	7,363	85		
	22,299,899	79						
Solde ou augmentation du passif. . .	383 671	15						
Totaux. . .	22,683,570	94	22,683,570	94	1,473,680	34	1,090,009	19

Balance.

En retranchant de l'augmentation de l'actif.	705 813	15
La somme de 383,671 fr. 15 c., montant de l'augmentation du passif	383,671	15
Nous trouvons un chiffre égal à la différence ci-dessus constatée comme excédant de recette sur l'exercice 1852, soit	322,142	»

Chemin de fer Grand-Central.

CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ A LA CONVENTION DU 30 MARS 1853.

(Suite.)

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 31. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 59 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 32. Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de deux millions de francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 62, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 33. Faute, par la Compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article qui précède, ainsi que du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 34. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 35. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 36. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la 2e classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de 3e classe, comme dans celles de 1re et de 2e classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 37. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 38. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de toutes les lignes formant l'objet de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes; entre 20 et 30 kilogrammes, il paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	PRIX. fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,60	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02

PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re *classe.* — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
2e *classe.* — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumon	0,09	0,07	0,16
3e *classe.* — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0,08	0,06	0,14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais	0,06	0,04	0,10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0,06	0,06	0,12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi	0,15	0,10	0,25

(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32

(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à une ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 39. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 40. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 41. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables:

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5 000 kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8.000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 42. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes;

2° A l'or et l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix du transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Art. 43. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises, et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 44. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 44 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 45. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, en rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux et leurs bagages qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 46. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 47. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour et de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée, comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles auquel cas les prix seront établis, à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder 8 mètres en tous sens.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Art. 48. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 49. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 50. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 51 ci-après.

Art. 51. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 29.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines-locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 52. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 53. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 54. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourrait être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 55. La Compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Les redevances à payer dans ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun seront réglées par l'administration supérieure.

Art. 56. La Compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 57. Les agents et gardes que la Compagnie établira soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 58. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois, dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 59. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 31 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse central du Trésor une somme qui ne pourra excéder trente-cinq mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 60. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 61. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 62. Avant la signature du décret qui ratifiera l'acte de concession, la Compagnie sera tenue de déposer, à titre de cautionnement, une somme de 2,000,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 2,000,000 formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu ainsi qu'il est dit à l'article 32.

Art. 63. La Compagnie est autorisée à réunir en actions et obligations le capital nécessaire à l'exécution des chemins de fer ci-dessus concédés. Le montant des obligations ne pourra excéder la moitié dudit capital, et leur émission ne pourra être faite qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action. La Compagnie aura la faculté de verser en compte courant au Trésor les fonds provenant du payement de ces deux premiers cinquièmes ; les intérêts de ce compte courant seront réglés tous les six mois au taux de trois pour cent (3 0/0) par an.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux ; mais ils ne pourront être retirés qu'en vertu d'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 64. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets de l'Empereur.

Art. 65. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe de 1 fr.

TITRE II.

Clauses relatives aux chemins de fer de Lempdes à la rivière du Lot, de Saint-Etienne au chemin de fer de Clermont à Montauban, de ce dernier chemin à Périgueux, et de Limoges à Agen.

Art. 66. Si la concession qui fait l'objet de l'art. 4 de la convention à laquelle le cahier des charges est annexé devient définitive par l'intervention du décret et de la loi auxquels elle est subordonnée, cette concession sera régie par les articles suivants.

Art. 67. le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, livrera les terrassements, ouvrages d'art, stations, ateliers et maisons de garde :

1° De la partie du chemin de fer de Clermont-Ferrand à Montauban comprise entre Lempdes et la rivière du Lot ;

2° Des deux parties du chemin de fer de Bordeaux à Lyon comprises, l'une entre le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne et celui de Clermont à Montauban, l'autre entre Périgueux et ce dernier chemin ;

3° Le chemin de fer de Limoges à Périgueux et Agen.

Ou, si le gouvernement le préfère, il sera payé à la Compagnie, à titre de subvention, la somme nécessaire pour couvrir les dépenses ci-dessus énumérées, que la loi du 11 juin 1842 met à la charge de l'Etat.

La subvention, s'il y a lieu, sera réglée d'avance, de gré à gré et à forfait, d'après les projets et devis qui seront dressés par les ingénieurs de l'Etat et approuvés par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

Un décret de l'Empereur fixera le montant, le mode et les conditions du paiement de la subvention.

La Compagnie sera, dans tous les cas, chargée de la voie de fer, y compris la fourniture du sable, les clôtures, et de l'établissement du matériel mobilier et immobilier, dépenses que la loi du 11 juin 1842 met à la charge des Compagnies.

Art. 68. Un décret de l'Empereur, rendu après l'accomplissement des formalités ordinaires, déterminera les tracés des divers marchés concédés.

L'Etat ne s'engage à exécuter les travaux que la loi du 11 juin 1841 met à sa charge que pour une seule voie, suivant le système que le gouvernement jugera le plus économique et aux époques qu'il fixera.

Art. 69. Dans le cas où les terrassements et travaux d'art seraient exécutés par l'Etat, la Compagnie sera tenue d'en prendre livraison à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, stations dont le ministre déterminera le nombre et l'emplacement par sections contiguës et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement.

Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la Compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge et les terminer dans le délai d'une année, à dater de la livraison des travaux à la charge de l'Etat.

Un an après la date du procès-verbal de livraison, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements.

La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

Art. 70. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la Compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin

de fer dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

Art. 71. Immédiatement après la prise de possession définitive par la Compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement entre l'administration et ladite Compagnie un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Art. 72. Dans le cas où le gouvernement préférerait laisser à la Compagnie le soin d'exécuter tous les travaux du chemin de fer qui font l'objet du présent titre, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, de deux en deux mois, à dater du décret qui réglera toutes les conditions relatives à la subvention à la charge de l'État, et par section de 20 kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de un cinq millième, le tracé définitif des chemins de fer qui font l'objet de la présente concession.

Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 73. La Compagnie sera tenue d'établir des gares d'évitement, d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le ministre des travaux publics, la Compagnie préalablement entendue.

Art. 74. Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

Art. 75. La Compagnie, si elle en est requise, reprendra, moyennant un prix fixé à dire d'experts, les rails et coussinets que le ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements desdits chemins.

Art. 76. Le sable ou ballast destiné à former à la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

Art. 77. Les clôtures consisteront dans des murs et des haies ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 78. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-cinq centimètres (1^m,45) dans les gares d'évitement.

La distance entre les deux voies sera au moins d'un mètre quatre-vingts centimètres (1^m,80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Art. 79. Les travaux étant d'utilité publique, la Compagnie sera investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien des chemins de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de désaccord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chomages, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la Compagnie, seront supportées et payées par elle.

Art. 80. La Compagnie ne pourra, par émission d'actions ou d'obligations, former le capital nécessaire à l'exécution des lignes qui font l'objet du présent titre II, que lorsque la concession de ces lignes sera devenue définitive, et dans les proportions qui seront fixées par l'administration.

Art. 81. Après l'ouverture de tous les chemins concédés, si le produit net excède huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé par la Compagnie, moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

Art. 82. Seront applicables aux chemins qui font l'objet du présent titre, les articles 27, 28 et suivants du titre 1er ci-dessus.

Art. 83. La somme de 35,000 fr., mise à la charge de la Compagnie par l'art. 59 ci-dessus, pour frais de surveillance, sera portée à 75,000 fr.

Arrêté à Paris, le 30 mars 1852.

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

P. Magne.

Société de la Nouvelle-Montagne.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Séance du lundi 18 avril 1853 à Engis, près Liége, présidée par M. Armand Simonis, *président du Conseil d'administration.*

Rapport présenté au Conseil d'administration.

Messieurs,

Appelés à vous rendre compte de la situation de notre Société, il nous est agréable d'avoir enfin à vous faire un rapport très-satisfaisant et de voir ainsi couronnés de succès les efforts constants qu'ont fait votre Conseil d'administration et votre Directeur pour arriver à améliorer progressivement cette situation, en dépit des obstacles présentés par les années difficiles que nous venons de traverser.

Ces succès sont dus à deux causes principales :

L'augmentation de notre production, qui résulte de l'enrichissement de nos gîtes, et la hausse dans les prix des métaux.

Nous avons produit :

En 1851	1,644,430 k. zinc.	171,190 k. plomb.
En 1852	2,013,013 —	606,270 —

Différence en plus :

Pour 1852 : 458,583 k. zinc 435,080 k. plomb.

Nous avons également extrait une beaucoup plus forte quantité de minerai de fer.

Quant aux prix de vente, ils avaient été en moyenne en 1851 :

	Pour les zincs.	Pour les plombs.
De fr.	39 43	De fr. 39 76
En 1852 de	44 »	42 »
Diff. en fav. de 1852 :	4 57	2 24 par 100 kilos.

Le prix de revient des zincs, frais généraux compris, a été de 28 fr. 93 c. les 100 kilos. En conséquence, le bénéfice net, sur le prix de vente de 44 fr., a été de 15 fr. 07 c. par 100 kilos, pour la partie réalisée en 1852.

Le prix de revient des plombs, frais généraux compris, a été de 22 fr. 18 c. les 100 kilos, ce qui, sur nos ventes à 42 fr., nous a laissé un profit net de 17 fr. 58 c. par 100 kilos.

Nous avons également eu un bénéfice assez notable sur le stock au 1er janvier 1852, par suite de la différence entre les prix du 1er janvier 1853 et ceux de l'inventaire du 3 décembre 1851, qui étaient seulement de 35 fr. 49 c. pour les zincs et de 35 fr. 78 c. pour les plombs.

Pour continuer le système de prudente réserve que nous avons toujours suivi dans l'établissement de nos comptes et dans l'exposé de notre situation, pour ne pas enfler, en un mot, le présent aux dépens de l'avenir, nous avons pris pour base d'évaluation de notre stock au 31 décembre 1852, les prix moyens de vente de l'année réduits d'environ 10 0/0, et nous avons porté à nouveau nos zincs en magasin à 40 fr. seulement, et nos plombs à 38 fr.

Vous aurez donc la satisfaction de penser que les bénéfices dont nous vous présentons le tableau ne proviennent point d'évaluations exagérées, et que ces évaluations sont, au contraire, tellement au-dessous des cours actuels, que si nous évaluons notre stock aux prix du jour, en faisant entrer dans ce compte les résultats de notre production pour les trois mois de 1853 déjà écoulés, nous aurions déjà, pour ce premier trimestre, un bénéfice de plus de *deux cent mille francs*, soit 7 0/0 de votre capital social. Cela vous présage donc, messieurs, pour cette année, un résultat bien plus brillant encore que celui que nous mettons sous vos yeux pour 1852, et dont voici le détail.

Nous avons gagné l'année dernière :

Sur notre production et fabrication de plomb,	132,910 05	
Sur notre production et fabrication de zinc,	369,013 22	
Notre extraction en minerais de fer a donné net	50,259 05	
Loyers de maisons d'ouvriers,	2,779 04	
Plus-value de nos actions du blanc de zinc,	25,000 00	
Solde au crédit de profits et pertes, le 1er janvier 1852,	5,383 09	
Total des bénéfices de 1852,	585,544 45	
Nous avons à en déduire :		
Service des intérêts de l'emprunt, fr.	36,870 »	
Frais généraux,	60,498 47	
Pertes sur nos dépôts de Liverpool, Rio, etc.	2,729 31	
Intérêts, changes et commissions,	3,414 71	
Achat de deux parcelles de terrain,	33 35	102,945 84
Bénéfices nets, fr.		482,598 61
Nous avons jugé devoir en déduire en outre pour :		
Amortissement des travaux de reconnaissance, fr.	36,065 85	
Amortissement des nouvelles constructions,	42,309 36	
Amortissement du mobilier,	304 91	
Amortissement des		

débiteurs faillis et douteux,	16,007 26	94,607 39
La solde au crédit de profits et pertes est donc de fr.		387,911 22
Aux termes de l'art. 11 des statuts, nous avons d'abord à prélever sur cette somme un premier dividende pour intérêts à 5 0/0 sur 3 millions, soit 50 fr. par action,		150,000 »
Reste, fr.		237,911 22
Sur ce résultat net d'intérêt, il y a, d'après l'art. 16 de vos statuts, pour allocation diverses,		21,411 99
L'excédant du bilan est donc de fr.		216, 499 23

Une situation aussi prospère nous eût certainement permis de vous distribuer un brillant dividende en outre des intérêts précités, soit environ 7 0/0 de plus ; mais, quelque satisfaisantes que soient les premières apparences de l'exercice 1853, c'eût été faire défaut aux principes de prudence qui ont toujours dirigé votre administration, que de vous répartir ainsi les bénéfices réalisés sans songer aux chances que peut nous réserver l'avenir.

C'est dans les bonnes années qu'il est facile et naturel de faire des reserves extraordinaires. Déjà dans les dépenses amorties au bilan que nous venons de vous présenter, il se trouve 67,158 fr. 80 de travaux à la Mallieu, au Das et aux Fagnes, qui sont entièrement des travaux d'avenir venant augmenter la valeur de votre propriété minière, ou des constructions toutes récentes telles que les quatre fours à réverbère que l'extension de notre production de plomb vient de nous faire établir à Engis. Nous ne vous en proposons pas moins, d'accord avec messieurs vos commissaires, un amortissement supplémentaire des 10 0/0 sur la valeur de vos travaux constuctions et immeubles, en n'exceptant que les 1,165,000 fr. qui représentent aujourd'hui le prix de la concession.

Si vous acquiescez à cette proposition, elle aura pour effet de réduire le solde de votre bilan de 134,999 83

Sur les bénéfices restants, soit	81,499 40
Il vous serait distribué un second dividende de 25 fr. par action soit,	75,000 »
Et il resterait à nouveau à profits et pertes,	6,499 40

Vous pourriez en même temps décider que les intérêts et le dividende, faisant ensemble 75 fr. (soit 7 1/2 0/0 par action, seront payables à Verviers, au siége social, et à Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg à partir du 1er juillet prochain ; que le paiement de ce premier dividende sera inscrit au dos des actions au moyen d'une estampille; mais que, pour éviter à l'avenir aux actionnaires les frais et les dangers de déplacement de leurs titres, il sera créé des feuilles de coupon qui seront remises gratuitement aux actionnaires aussi promptement que possible.

Votre directeur va vous lire son rapport spécial sur nos travaux de mines; nos belles découvertes en calamine et en minerais de plomb et de fer, vous paraîtront, ainsi qu'à nous, assurer un bel avenir à notre Société, lors même que les prix des zincs et des plombs viendraient à descendre.

A ce dernier égard, au surplus, vous apprendrez avec plaisir que la hausse des cours n'a point eu pour effet de diminuer la consommation qui au contraire n'a jamais été aussi considérable que cette année, où les prix ont été successivement relevés pour les laminés à 70, 75 et 80 fr, cours actuel. En janvier dernier, la Société en participation pour la vente en France a réalisé près de deux millions de kilogrammes ce qui représenterait pour l'année 24 millions, soit le double de la consommation française il y a deux ou trois ans.

En Angleterre, la progression dans l'emploi du zinc a été bien plus forte encore, etc.

Après la lecture de ce rapport, communication est donnée de celui des commissaires qui approuvent complétement les comptes et le bilan de l'exercice 1852 tels qu'ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

L'assemblée, approuvant le prélèvement de 202,158 fr. 63 c. fait sur les bénéfices de l'année 1852 pour l'amortissement, décide que, sur l'excédant, un dividende de 75 fr., soit 7 1/2 0/0 par action sera payé aux actionnaires le 1er juillet prochain.

L'assemblée procède au renouvellement de l'administration et de la commission.

M. Dubois de Néhant, vice-président, administrateur sortant et réélu à l'unanimité des voix.

Le Conseil d'administration se trouve donc composé comme suit :

MM. Armand Simonis, Président ;
Dubois de Véhaut, ancien magistrat, vice-président ;
Demonceau, directeur de la banque de Liége ;
Michelet, de la maison Rougemont de Lavenberg ;
Lavit, propriétaire à Paris ;
Frédéric Tauhé, banquier, à Paris ;
Charles Nagelmackers, banquier à Liége ;

Sont élus commissaires pour l'année courante :

MM. Adolphe Simonis ;
Masson, à Verviers ;
Dupuis, de la maison L.-C. Opperman, à Paris;
Jules Malé, à Verviers ;
Alfred de Gaudry.

Il est procédé au 3e tirage annuel des obligation de l'emprunt.

Les numéros sortis ayant droit au remboursement et à la prime sont les suivants : — 1, 6, 15, 29, 30, 31, 39, 46. 63, 68, 129, 132, 155, 164, 167, 172, 176, 179. 183. 210, 227. 234, 239, 253, 260. 263, 291, 292, 310, 311, 320, 357, 364. 420, 423, 441, 449. 450, 467, 480, 496, 502, 515, 535, 541, 566, 570, 587, 589, 618, 623, 625, 639, 642, 650, 666, 694, 705, 712, 728 ,730, 754, 775, 783, 784, 799.

Forges.

Saint-Dizier, 24 avril.

La semaine s'est encore écoulée sans changement dans les prix. On ne veut se décider, nous l'avons dit, que pour le 1er mai, et tout porte à croire qu'une hausse aura lieu. L'avis prédominant est que les laminés seront augmentés de 10 fr. Bien que les marchands s'y attendent depuis quinze jours, les demandes n'ont pas été plus actives pour cela, elles sont sans importance.

Pour les fers battus à la houille, ils se vendent facilement à 350 fr. rendus à Saint-Dizier ou à Vitry. On ne parle pas encore de les élever; mais ils suivront de près les fers laminés dans leur hausse Le prix de 370 fr. fixé pour les essieux étampés n'a pas un moment arrêté leur vente.

Les fers battus au bois sont presque délaissés. Des usines travaillent aujourd'hui sans marchés à livrer.

Les fils de fer au bois se cotent actuellement 4 fr. 50 c. à Saint-Dizier et 4 fr. 55 à Paris. La demande n'est pas ferme, aussi ne sont-ils pas restés longtemps à 4 fr. 60 et 65 c., prix qu'on voulait porter. — Il paraît, qu'à partir du 1er mai, un nouveau tarif sera apporté aux fils de fer, tarif déjà appliqué par quelques usines importantes. Le prix du no 1er sera changé et la diminution ne sera plus que de 5 c. en 5 c., au lieu de 10. Les conditions de paiement seraient à 90 jours, et sans aucun escompte.

La fonte pour affinage n'a qu'un cours nominal à 170 fr.

Les fontes pour 2e fusion se maintiennent à 195 et 185 fr. à Saint-Dizier. Paris demande peu; nos producteurs ont plus d'avantage à expédier dans le Midi. Le cours de ces fontes à Paris n'a pas varié.

— On nous écrit de Metz :

Les usines de la Mozelle traitent aujourd'hui les fontes moulées, au coke, aux prix suivants, rendues à Paris :

Pièces mécaniques, les 1,000 kilog. fr.	400
Engrenages de vans,	380
Plaques et foyers,	180
Plaques à systèmes,	200
Tuyaux à systèmes,	300
Articles de fumisterie,	300
Tuyaux de descente,	250
— de conduite d'eau et de gaz,	250
— de 65 millimètres à 162,	300
— de 189 à 324,	280
Gargouilles,	300
Poids à peser, 5, 10 et 20 kil.,	200
Poids d'horloges,	200
Tuyères,	250
Boîtes de roues, de 5 kil. et au-dessus,	250
Id. au-dessous de 5 kil.,	300
Chasse-roues unis,	200
Colonnes pleines et sans ornements,	200

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ANGLAIS.

Commencement d'avril :

Fonte d'affinage, no 1, d'Ecosse, par 1,000 kil. fr. 67 65

Fonte de moulage, obtenue au vent froid n° 1,	160 »	
Coussinets de chemins de fer,	123 30	
Fer marchand, à Londres,	223 76	
— dans le Staffordshire,	258 40	
Tôles,	320 »	à 356 80
Cercles,	295 50	
Fer à clous,	270 70	
Rails dans le pays de Galles,	245 30	
— Staffordshire,	246 10	
Fer à acier de Suède,	270 »	à 295 »
— de Russie,	418 30	
Acier brut, de Suède,	492 10	
Zinc en saumons,	547 50	
— en feuilles,	738 15	
Cuivre,	3,322 »	
Plomb anglais en saumons,	6 1 80	à 615 10
— en feuilles,	627 40	à 642 25
Etain anglais, par 100 kil.	295 30	
— de Banca,	995 30	
— des détroits,	290 30	
Fer blanc I C au charbon de bois, par caisse,	43 75	
Fer blanc, au coke,	33 75	

— *Londres, 10 avril :*

Les fontes d'Ecosse ont été tenues fermes à 53 sh. par tonne, *franco* à bord, à Glasgow.

— *Londres, 16 avril :*

Le marché a été assez animé cette semaine; les fontes en gueuses de l'Ecosse, après être descendues à 52 s., sont remontées et se tiennent très-fermes de 53 s. 6 d. à 53 s. par tonne pour numéros mélangés rendus *franco* à bord, à Glasgow.

Les fers laminés se tiennent avec beaucoup de fermeté; les ordres pour les rails actuellement en main et ceux auxquels on peut s'attendre d'ici à peu de temps sont très considérables et portent les manufacturiers à élever leurs prétentions; les fers en barre se tiennent à liv. st. 9 10, avec un escompte de 2 1/2 0/0. Les rails dans le pays de Galles se paient liv. st. 8 10, et dans le Staffordshire, liv. st. 9 00 net.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Fers en barre, 1re qual., 240; 2e qual., 220; 3e qual., 200. — Fonte à fer, 95 fr. — Fontes pour moulage, 1re qual., 140; 2e qual., 130; 3e qual., 120; 4e qual., 110.

— On écrit de Liége :

La fonte d'affinage est ferme. Celles à moulage se traitent à 130, 120, 110 et 100 fr. à l'usine. — Les fers laminés sont cotés 200 fr. le n° 1, 220 fr. le n° 2, bonne demande.

Nos charbons gras sont recherchés à 22 et 24 fr. les 24 hectolitres.

BOIS.

La hausse s'est soutenue pour les ventes de la semaine. Un lot d'entrevous a été placé à 147 fr. 50, un autre à 150 fr., belle qualité. — Deux lots d'échantillon, bonne provenance, ont été payés : le premier, 195 fr., le second, 200 fr.

On a vendu un beau lot de hêtre à 120 fr. l'échantillon et 90 fr. l'entrevous.

— Plusieurs propriétaires ont vendu, depuis une quinzaine de jours, bon nombre de coupes situées dans nos environs; quelques-unes d'entre elles sont assez importantes. Les prix ne sont pas élevés, sans doute parce que la concurrence n'a pas eu le champ ouvert. Suivant les coupes, les solives s'élèvent de 6 fr. à 6 fr. 50, et les cordes de 8 50 à 9 50. On considère généralement ces achats comme favorables pour les acheteurs.

— On écrit de Clamecy que le commerce des bois de chauffage pour l'approvisionnement de Paris est loin d'être en prospérité. Des premières marques, dites bois neuf, qui se vendaient l'année dernière, à pareille époque, 100 fr. le décastère sur les ports de Clamecy, sont offertes cette année à 85 fr. et ne trouvent même pas preneurs. Des offres de 80 fr. ont été faites. On ne peut attribuer cette baisse qu'au défaut d'hiver.

— Nous recevons une lettre de Troyes qui nous annonce une hausse de 25 c. sur les charpentes. La rareté de la marchandise a causé cette augmentation : le mauvais temps a jusqu'à présent retardé les arrivages.

O. SAUPIQUE.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1858-1859.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des Ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

M. T. X. X., à Abbeville. — N° 1, 40 à 50 fr. au-dessus du cours actuel. — N° 2, avant. — N° 3, bon à vendre au cours actuel.

M. D. L., à R. — N° 1, oui. — N° 2, médiocre. — N° 3, environ 100 fr. — N° 4, l'exploitation totale ne peut qu'exercer une heureuse influence.

M. C., à Hedé. — N° 1, gardez. — N° 2, douteux. — N° 3, non. — N° 4, c'est probable.

M. B., à Epinal (Vosges). — N° 1, bonne valeur. — N° 2, mauvais. — N° 3, médiocre. — N° 4, réalisez.

M. A. L., à Limoges. — N° 1, oui, mais il faut attendre les résultats de l'exploitation. — N° 2, il ne faut pas se charger de valeurs de ce genre, toujours de difficile réalisation. — N° 3, non. — N° 4, vendez.

M. C., à Versailles. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, Cherbourg.

M. N. X. — Bonne valeur, mais il faut pouvoir attendre les résultats de l'exploitation. C'est donc une question de situation personnelle.

M. L. C., à Paris. — Ni renseignement, ni opinion sur les établissements de ce genre.

M. P. de G., à Laperche. — Nous ne répondons qu'aux lettres affranchies.

M. C. M., à Strasbourg. — Fait droit et rectifié. — N° 1, gardez-les. — N° 2, vous la recevrez incessamment.

M. G., à Dijon. — Affranchissez vos lettres. — N° 1, bonne valeur, mais il faut attendre les résultats de l'exploitation. Gardez. — N° 2, non. — N° 3, rien à craindre. On délivrera prochainement les titres définitifs.

M. L. S., à Vire. — N° 1, oui. — N° 2, hausse. — N° 3, non. — N° 4, elles l'ont déjà. — N° 5, on peut choisir mieux. — N° 6, Ouest.

M. H. de B., à Vendôme. — N° 1, médiocre. — N° 2, 20 à 22 fr. — N° 3, voir n° 1. — N° 4, vendre. — N° 5, oui.

M. H., à Moirons (Jura). — Reçu, fait. — N° 1, il n'y a pas de souscription ouverte. — N° 2, non.

M. X., à Valenciennes. — N° 1, on n'ouvrira pas de souscription. — N° 2, Gray, Midi, Grand-Central.

M. A. C., près Saint-Omer. — Bonne valeur, mais difficile à réaliser et sur laquelle on ne peut emprunter.

M. G. O., à Paris. — Fait droit. — N° 1, Ouest, Rouen. — N° 2, vendre et remplacer par n° 1.

M. J. D., à Antibes. — Oui.

M. L. F., à Nantes. — Reçu votre lettre du 28. — N'entrez pas dans cette valeur.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 16 au 26 avril 1853.

67,380 voyageurs	269,023	60
Bagages, marchandises, etc	374,727	45
Total	643,751	05

Semaine correspondante de 1852.

75,006 voyageurs	287,333	60
Bagages, march., etc	276,311	88
Produit total	563,645	48

Recette totale du 1er janvier au 22 avril.

1853	9,251,535	98
1852	7,678,868	19

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 17 au 23 avril 1853.

15,332 voyageurs	81,425 fr.	45 c.
Bagages, marchandises, etc	100 286	»
Total de la semaine	190,711	45
Total de l'exercice courant	2,849,439	»
Semaine correspondante de 1852	167,004	75
Exercice correspondant de 1852	2,579,777 fr.	25 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 17 au 23 avril 1853.

9,854 voyageurs	30,165 fr.	05 c.
Bagages, Marchandises, etc	48,647	90
Total de la semaine	78,812	95
Total de l'exercice courant	591 215	75
Semaine correspondante de 1852	64,857	55
Total de l'exercice correspondant	516,771 fr.	95 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 17 au 23 avril 1853.

Grande vitesse.) 29,060 voyageurs.	193,700	40
Petite vitesse.) bag., marchand...	189,361	15
Total de la semaine	383,061 fr.	55 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5,000,758	40
Total	5,383,819	95
Semaine correspondante de 1852	326,724	60
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	4,254,654	95
Total de l'exercice correspondant	4,581,379	55

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 17 au 23 avril 1853.

Voyageurs	224,476	65
Bagages, marchandises etc	380,016	88
Total	604,493	53
Sect. d'Ang^e. — Voyageurs	25,323	90
— Bagages, march., etc.	17,999	99
Totaux	647,817	42
Semaine correspondante de 1852	563,551	96
Différence en faveur de 1853	84,225	46
Recettes du 1er janv. au 23 avril 1853	8,648,056	10
Do de la section d'Angoulême	608,658	39
Total	9,256,714	49
Recette correspondante de 1852	7,666,317	11
Différence en faveur de 1853	1,590,397	38

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—15e semaine.

Du 9 au 15 avril 1853.

39,893 voyageurs	193,059 fr.	70 c.
Marchandises	238,284	25
Total de la semaine	431,343	95
Recettes antérieures	5,246,703	47
Total général	5,678,047	42

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 11 au 17 avril 1853.

10,546 Voyageurs	23,372	»
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	25,950	57
Total	49,322	57
Semaine correspondante de 1852	50,257	06
Recette totale du 1er janv. au 17 avril.	746,224	37
Dº 1852	622 455	47
Différence en faveur de 1853	123,768	90

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1853.

3,157 voyageurs	10,041 fr.	75
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,465	25
Total de la semaine	24,507	00
Semaine correspondante de 1852	24 459	30
Différence en faveur de 1853	47 fr.	70 c.
Recette du 1er janv. au 22 avril 1853	355 464	10
Recette correspondante de 1852	368,640	45
Différence en faveur de 1852	13,176 fr.	35 c.

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 18 au 24 avril 1853.

Ouest. — 9710 voyageurs, gr. vitesse..	41,030	15
Petite vitesse	26,216	75
Total	67,247	90
Rive gauche. — 14,005 voyag	12,804	60
Total	80,052	50
Rive droite. — 26,815 voyag	23 661	45
Total	103,713	95
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	57,215	15
Rive gauche	12,696	60
Total	69,911	75
Rive droite	23,404	75
Total	93,316	50

Recette tot. du 1er janvier au 24 avril 1853 :

Ouest et Rive gauche	1853	1,160,615 f.	58 c.
Id.	1852	974,206	66

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 avril 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	39,277	90
Bagages et marchandises	46,218	15
Total de la semaine	85,496	05
Semaine correspondante de 1852	82,014	20
Augmentation	3,481	85
Recettes du 1er janv. au 8 avril 1853	1,185,032	61
— — 1852	998,314	95
Augmentation	186,718	46

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	29,682	60
Bagages et marchandises	38,107	80
Total de la semaine	67,790	40
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	153,286	45
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	2,141,715	20

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 10 au 16 avril 1853.

Grande vitesse. — 1,321 voyageurs	3,589	90
Petite vitesse	19,115	77
Total	22,705	67

SOCIÉTÉ DE LA NOUVELLE MONTAGNE.

Le Conseil d'administration informe les porteurs d'obligations que les numéros suivants, sortis au tirage qui a eu lieu en assemblée générale à Engis, le 18 avril 1853, seront remboursables à partir du 1er juillet prochain, et cesseront de porter intérêt après cette époque :

Numéros 1. 6. 15. 29. 30. 31. 39. 46. 63. 68. 129. 132. 155. 164. 167. 172. 176. 179. 183. 210. 227. 234. 239. 253. 260. 263. 291. 292. 310. 311. 320. 337. 357. 364. 420. 423. 441. 449. 450. 467. 480. 496. 502. 515. 535. 541. 566. 570. 587. 589. 618. 623. 625. 639. 642. 650. 666. 691. 705. 712. 728. 730. 754. 775. 784. 786. 799.

Le Conseil invite les actionnaires à remettre un bordereau contenant les numéros de leurs actions avant le 1er juin prochain, chez

MM. C. Devaux et Ce, à Londres,
Rougemont de Lowenberg, à Paris,
Nagelmakers et Cerfontaine, à Liége,
Ou au siége de la Société à Verviers.

Il leur sera, par contre, remis à partir du 15 juin prochain, dans lesdits bureaux contre exhibition des titres, une feuille de coupons de dividendes pour chaque action ; mention en sera faite sur chaque titre au moyen d'une estampille.

Contre le coupon n° 1, il sera payé à partir du 1er juillet aux adresses ci-haut pour le dividende de l'exercice 1852, 75 fr. pour chaque action de mille francs.

Verviers, le 23 avril 1853.

Pour l'administration,

Le directeur de la Société,

VICTOR SIMON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES.

Tirage au sort de sept obligations remboursable le 1er juillet 1853. — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de la Compagnie du résultat du tirage qui a eu lieu dans l'Assemblée générale des actionnaires, le 27 avril 1852. Sept numéros ont été extraits de la roue dans l'ordre suivant :

Numéros 2,778 2,319 1,807 2,167 934 936 2,251.

En conséquence, les détenteurs de ces titres pourront, à partir du 1er juillet prochain, se présenter à la caisse de la Compagnie, rue d'Antin, n° 14, à Paris, pour recevoir le remboursement à raison de 1,250 fr. par obligation.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTEREAU A TROYES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que la somme de 5 fr. 40 c. par action leur restant due conformément à l'article 49 des statuts pour solde des intérêts à 4 0/0 au 10 avril 1848, jour de la mise en exploitation de la ligne, sera payée à partir du 10 mai prochain, sur la production des titres, à la caisse de la Compagnie, rue d'Antin, n° 14, à Paris.

ASPHALTE DE SEYSSEL DE LONDRES.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende de 10 fr. par action pour l'exercice 1852, sera payable au bureau de M. Spiers, 13, rue de la Paix, à partir du 5 mai.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE (PRUSSE RHÉNANE).

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir Messieurs les Actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, hôtel du Grand Monarque, le lundi 30 mai 1853, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux Actionnaires qu'aux termes de l'art. 37 des statuts,

L'assemblée générale se compose des Actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit chez les banquiers de la Société, soit aux mains du directeur général, qui remettront, en échange, un récépissé et une carte d'admission nominative personnelle. L'Actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées, peut, en vertu d'un mandat spécial s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Pour le Conseil d'administration :

Le Directeur général,

LOUIS HENOC.

LIQUIDATION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE FAMPOUX A HAZEBROUCK.

Les liquidateurs informent les porteurs des titres de cette Compagnie, que la dernière répartition se compose de 26 fr. 12 c. 1/4 pour la moitié du cautionnement touchée du gouvernement, et de 1 07 3/4 pour solde de l'actif.

27 fr. 50 c. —

Les titres devront être déposés à partir du 4 mai courant, rue Castellane, n° 13, de 10 à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE.

MM. les Actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à la Loire sont informés qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le samedi 21 mai 1853, à trois heures, rue Laffitte, 23, à Paris, pour délibérer sur des modifications aux statuts.

HAUTS-FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent se présenter de 10 heures du matin à 4 heures de relevée au siége de la Société, faubourg Poissonnière, 98, à partir du 15 mai prochain, pour toucher le dividende et l'intérêt revenant à chaque action.

A VENDRE, LES MOULINS D'AIGUILLON,

sur le Lot à côté du chemin de fer du Midi. — 22 paires de meules. — Force motrice, 550 chevaux. — Bail actuel, 23 000 fr., — S'adresser à MM. Sabourin, à Aiguillon ; — Grangeneuve, notaire à Bordeaux ; — Fouschy et Henri Yver, notaires à Paris.

CAISSE INDUSTRIELLE. A COURTOIS FILS ET Ce,

9, rue Neuve Saint-Augustin. — MM. les actionnaires sont informés qu'à partir du lundi 25 courant, ils pourront échanger leurs récépissés provisoires contre les titres définitifs.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Fourniture de rails, coussinets, crampons, etc.

L'établissement de la voie des trois premières sections du chemin de fer Central Suisse exige les quantités de matériaux suivantes :

6,000 tonnes de rails;
1,800 quintaux de coussinets;
2,900 id. de crampons;
3,400 id. de barres d'accouplement;
580 id. de boulons d'accouplement.

(La tonne égale 1,000 kil ; le quintal 50 kil.)

Dimensions en mesures anglaises.

Rails de la section dite de Vignoles, longueur 18 pieds, poids environ 32 kil. 1/2, par yard. A l'une des extrémités les rails devront être entaillés de chaque côté pour recevoir les crampons, et à chaque extrémité, ils seront percés de deux trous eliptiques pour recevoir les boulons d'accouplement.

Coussinets laminés à rebords, percés de quatre trous carrés de 9/16 pouce de côté, poids environ 2 kil. 3/4.

Crampons, longueur 6 pouces, section carrée de 1/2 de côté, poids environ 1/4 kil.

Barres d'accouplement laminées, longueur 18 pouces, largeur 2 pouces 1/4, épaisseur 2/3 pouce, percées de quatre trous circulaires de 2/3 pouce de diamètre, poids environ 2 kil. 1/2.

Boulons d'accouplement, longueur 3 pouces 2/3, diamètre 5/8 pouce, têtes et écrous hexagonales.

S'adresser au bureau des études du chemin de fer Central Suisse, à Bâle, pour les dessins et les conditions de fourniture.

Les offres de fourniture seront adressées avant la fin du mois de mai à M. l'ingénieur en chef soussigné.

Charles ETZEL.

Bâle, le 18 avril 1853.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ouvre des crédits en compte courant;

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

CHEMIN DE FER DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mercredi 4 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam n° 14, à Paris.

Cette assemblée aura à délibérer, aux termes de l'article 21 des statuts, sur une proposition de fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et les lignes qui s'y rattachent.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'article 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 27 avril courant, de 10 heures à 4 heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Le président du Conseil d'administration.

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi, 3 mai 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

Cette assemblée aura à délibérer sur un projet d'addition aux statuts, tendant à autoriser la fusion entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, et les lignes qui peuvent s'y rattacher.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 19 avril prochain, de onze heures à quatre heures, à l'effet de retirer leurs cartes d'admission à cette assemblée, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire de la Compagnie,

ADOLPHE THIBAUDEAU.

Cie DES CHEMINS DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu, à Paris, le 30 avril courant, à dix heures et demie du matin, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

L'assemblée se compose de tous les titulaires de 40 actions.

Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la Société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Le dépôt des titres sera reçu tous les jours, de 10 heures du matin à 2 heures, rue d'Amsterdam, n° 3.

Le secrétaire de la Compagnie,

G. FOUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée à l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires, que conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle doit avoir lieu le 30 avril 1853 à 3 heures après midi, au siége de la Société, rue Laffitte, n° 23.

L'assemblée aura à délibérer :

1° Sur les mesures relatives à l'exécution du traité du 28 décembre 1851 avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon;

2° Sur l'approbation des comptes de l'exercice 1852 (art. 49 des statuts) et sur la fixation du montant du dividende résultant des bénéfices réalisés sur les lignes exploitées pendant le 2e semestre de 1852.

Aux termes de l'art. 40 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins.

CHEMIN DE FER DU NORD. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société, que l'assemblée générale prescrite par l'art. 34 des statuts est convoquée pour le 30 avril 1853, à trois heures de relevée, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'Assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé ses titres et les procurations à Paris, au siége de la Société, à l'embarcadère, clos Saint-Lazare, ou à Londres, chez MM. N. M. Rotschild et fils, avant le 13 avril 1853.

SOCIÉTÉ DE VALENTIN COCQ.

L'administration de la Société des houillère et fonderie de zinc de Valentin Cocq a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale aura lieu le 29 avril, à une heure de relevée, au siége de la Société (art. 24 des statuts).

Immédiatement après l'assemblée ordinaire, MM. les actionnaires se constitueront en assemblée extraordinaire pour statuer sur des modifications à apporter à la Société, conformément à l'art. 33 des statuts.

Pour être admis aux assemblées générales, MM. les actionnaires devront se conformer à l'art. 27 des statuts relatif au dépôt d'actions.

A dater du 9 avril, les comptes et bilan seront déposés au siége de la Société, à l'inspection de tous les actionnaires (art. 9 des statuts).

Le directeur de la Société,

Ch. BORGNET.

Ballagne-aux-Pierres, le 28 mars 1853.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les variations n'ont pas eu beaucoup d'importance cette semaine sur la rente, mais les cours ont été tenus avec beaucoup de fermeté, et l'on remarquait surtout à la dernière bourse une tendance bien prononcée à la hausse. Depuis un mois que la rente reste stationnaire, la spéculation a vendu successivement un grand nombre de primes, et la position de la place commence à inquiéter les vendeurs. Le 3 0/0 a repris de 80 10 à 80 65, et le mouvement ascensionnel aurait été beaucoup plus facile sur le 3 0/0, s'il n'avait pas été sans cesse paralysé par la lourdeur du 4 1/2 0/0. La spéculation s'est retirée entièrement de ce dernier fonds.

Les affaires ont été fort animées sur quelques lignes de chemin de fer qui ont obtenu une amélioration importante. Les actions de Strasbourg ont attiré l'attention d'une manière toute particulière.

Les actions de Strasbourg à Bâle ont donné lieu aussi à d'importantes variations. Les porteurs d'actions de ce chemin se sont persuadés depuis longtemps, qu'une fusion était inévitable avec la grande Compagnie de Paris à Strasbourg; et lorsqu'il a été question des nouvelles combinaisons, ils ont pensé que Bâle devait en faire partie. Alors les actions ont été demandées de tous côtés, et elles ont monté en quelques jours de 350 à 430. Malheureusement on s'était un peu pressé d'unir cette ligne à celle de Paris à Strasbourg. On n'a pas tardé à apprendre qu'il n'était pas question, jusqu'à présent, de comprendre cette Compagnie dans les combinaisons proposées. Alors, les cours sont retombés rapidement de 430 à 370, et c'est seulement à ce cours que le mouvement de réaction s'est arrêté.

Les actions de Lyon à la Méditerranée étaient restées pendant quelques jours sans variations, mais elles ont repris tout à coup de 805 à 835, et la bonification de 50 fr. que les actions de cette ligne doivent obtenir, a donné lieu hier à un grand nombre d'achats.

De nombreux arbitrages ont eu lieu en faveur des lignes dont nous venons de parler, et au détriment des actions du Nord, de Lyon et d'Orléans, qui sont restées lourdes et offertes pendant toute cette semaine. Mais les ventes qui ont été la suite ont produit sur ces valeurs un très-fort découvert, et l'on a commencé à s'apercevoir, à la dernière bourse, qu'on allait être obligé de faire de nombreux rachats pour la liquidation prochaine. Les cours du Nord ont commencé à se raffermir. Les actions du Nord étaient fort demandées à 920 au moment de la clôture; mais il y a eu surtout des achats considérables sur les actions d'Orléans et sur celles de Lyon. La première de ces lignes a monté brusquement de 1,050 à 1,070; et la seconde, de 950 à 960.

La hausse s'était arrêtée pendant quelques jours sur les actions de Rouen, mais elle a recommencé avec une nouvelle ardeur, et l'on a repris de 1130 à 1167 50. Les autres lignes de la fusion, quoique bien tenues, ont éprouvé une hausse moins sensible.

Les petites lignes de Sceaux et de la Teste, et celle de Versailles ont également donné lieu à de nombreux achats, et ont obtenu une amélioration importante.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 21 jusqu'à celle du 28 avril.

La rente 3 0/0 a monté au comptant, de 80 10 à 80 60, et elle est restée à 80 60; elle a varié à terme, de 80 95 à 80 70; elle a fermé à 80 55.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant, de 103 30 à 103 60; elle est restée à 103 20 au comptant, et à 103 25 à terme.

La Banque a fléchi de 2.730 à 2,720.

Le Crédit mobilier a monté de 920 à 945.

Le Crédit foncier a resté stationnaire à 895.

Les obligations foncières, de 1,087 50 à 1,090.

Le Nord ont monté de 912 50 à 920.

Strasbourg a monté de 855 à 891 25; il est resté à 890.

Lyon a monté de 940 à 960; resté à 957 50.

Orléans a monté de 1,042 50 à 1,06., et il est resté à 1,060 au comptant, et à 1,070 à terme.

Rouen a monté de 1,130 à 1,165; resté à 1,160.

Le Havre a monté de 535 à 540.

Bâle a monté de 355 à 420 au comptant, et à 430 à terme, il est resté à 370.

Lyon à la Méditerranée a monté de 814 25 à 831 au comptant, et à 840 à terme.

Gray a monté de 550 à 585 au comptant, et à 595 à terme, il est resté à 565.

Dijon a monté de 585 à 600, fermé à 597 50.

Le Midi a fait de 642 50 à 660, resté à 637 50.

Cherbourg a monté de 635 à 640.

Montereau, de 420 à 470; il a fermé à 442 50.

Dieppe a monté de 371 25 à 380.

Sceaux a monté de 240 à 267 50; fermé à 260.

La Teste a monté de 280 à 302 50.

Saint-Germain a fléchi de 1,900 à 1,880; il est resté à 1,900.

Versailles a monté de 350 à 370.

Béziers a monté de 52. à 527 50.

Samedi. — La bourse était assez ferme au début; mais il est arrivé pour la clôture des réalisations qui ont fait rétrograder les cours de la rente et qui ont entraîné en même temps les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant, de 80 35 à 80 25, et à terme, de 80 30 à 80 10. La rente 4 1/2 0/0 a fait 103 50 au comptant et de 103 40 et 103 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,730; le Crédit foncier, à 895; les obligations foncières, à 1.09.; le Crédit mobilier, à 930. Le Nord a monté de 912 50 à 917 50. Strasbourg a varié de 885 à 880; Lyon, de 930 à 917 50; Avignon, de 815 50 à 815; Orléans, de 1,055 à 1,050; Rouen, de 1,127 50 à 1,135; le Havre, de 530 à 535; le Nord, de 650 à 652 50. Cherbourg a fait 635; Lyon, de 555 à 560; Dijon, de 585 à 580; Montereau, de 430 à 450; Dieppe, 375; Saint-Germain, 1,510; Versailles, 360; Béziers, 525, la Teste, 280; Sceaux, 260.

Lundi. — La rente 3 0/0 a remonté avec vivacité; mais le 4 1/2 0/0 était faible. Les chemins de fer ont donné lieu à beaucoup de transactions. La rente 3 0/0 a monté de 20 c au comptant à 80 45, et de 45 c. à terme à 80 85. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 932 50; le Crédit foncier, de 5 à 900; les obligations foncières, de 1 25 à 1,091 25. La Banque de France s'est tenue à 2,730. Le Nord a varié de 915 à 917 50; Strasbourg, de 887 50 à 882 50; Lyon, de 947 50 à 950; Lyon à la Méditerranée, de 820 à 825; l'Ouest, de 782 50 à 785; Rouen, de 1.130 à 1,132 50; Orléans, de 1,055 à 1,050; Dijon, de 587 50 à 592 50; Gray, de 585 à 580; le Midi, de 655 50 à 620 50 Saint-Germain a été coté à 2,920; le Havre, à 535; Bâle, de 425 à 406. Cherbourg a fait 635; Versailles, 380; la Teste 270; Sceaux, 29 10; Béziers, 527 50; Montereau, de 470 à 452 50.

Mardi. — La spéculation était languissante sur la rente; les cours étaient faibles, et les chemins étaient moins bien tenus que la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 80 30, et à terme de 25 c. à 80 30; la rente 4 1/2 0/0, de 05 au comptant à 103 50; elle s'est tenue à terme à 103 40. La Banque a fait 2,730. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 933 75. Le Crédit foncier a fléchi de 5 à 895. Les obligations foncières ont monté de 1 25 à 1,092 50. Le Nord a fléchi de 2 50 à 915: Strasbourg, de 7 50 à 875; Lyon, de 2 50 à 947 50. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 817 50; Rouen, de 2 50 à 1,138. L'Ouest a fait 785; Cherbourg, 637 50; le Havre, 532 50. Le Midi a fléchi de 2 50 à 650; Montereau, de 20 à 432 50. Dieppe a fait 378 75; Sceaux, 267 50; la Teste, 299 50; Versailles, 362 50. Bâle a rétrogradé de 25 à 380. Dijon a été coté à 592 50; Gray, à 580.

Mercredi. — Les cours étaient mieux tenus sur la rente, mais les affaires n'étaient animées que sur les actions de chemins de fer, qui étaient très-bien tenues et en voie de hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 à 80 40, et à terme de 10 à 80 40. Le 4 1/2 0/0 est resté sans variation à 103 50 au comptant et à terme. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 937 50. Les obligations foncières ont fait 1,090. Le Nord a varié de 918 75 à 915; Strasbourg, de 875 à 880; Lyon, de 948 75 à 950; Orléans, de 1,050 à 1,053 75; Rouen, de 1,140 à 1,152 50; le Havre, de 535 à 533 75; Lyon à Avignon, de 820 à 817 50; Gray, de 570 à 565; Dijon, de 596 à 592 50. Saint-Germain a fait 1,900; Versailles, 370; la Teste, 300; Sceaux, 267 50; Cherbourg, 635. Le Nord a varié de 635 à 652 50; Montereau, de 435 à 440; Bâle, de 370 à 373 75, Béziers, 528 75; Dieppe, de 380 à 378 75.

Jeudi. — Toutes les valeurs étaient très-fermes, à l'exception du 4 1/2 0/0 qui était continuellement offert. Les affaires étaient considérables sur les actions de chemin de fer. La rente 3 0/0 a monté de 20 au comptant à 80 60, et de 15 à terme à 80 55. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 30 à 103 20 au comptant, et de 25 c. à terme à 103 25; la Banque, de 10 à 2 720. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 945. Le Crédit foncier a fait 895; les obligations foncières, 1,190. Le Nord a monté de 5 à 920; Lyon, de 7 50 à 957 50; Strasbourg, de 10 à 990; Orléans, de 6 25 à 1,040; Rouen, de 7 50 à 1,160; le Havre, de 6 25 à 540. Bâle a fléchi de 375 à 370. Lyon à la Méditerranée a monté de 17 50 à 835; l'Ouest, de 5 à 787 50; Cherbourg, de 5 à 640; le Midi, de 5 à 657 50; Montereau, de 2 50 à 442 50. Gray a fait 565; la Teste, 302 50; Sceaux, 261; Versailles, 370; Saint-Germain, 9,100; Dijon, de 600 à 597 50.

Vendredi — Le début de la bourse était très-ferme; mais à peine les premiers cours ont-ils été établis que des ventes considérables ont fait fléchir les principales lignes de chemins de fer et ont entraîné la rente. Le 3 0/0 a fait 80 60 au comptant, et de 80 75 à 80 65 à terme. Le 4 1/2 0/0 a varié de 103 25 à 103 30. La Banque était faible à 2,715; le Crédit foncier, de 952 30 à 937 50; Orléans, de 1,175 à 1,168 75; Rouen, de 1,065 à 1,060; le Havre, de 537 50 à 540; le Nord, de 921 25 à 917 50; Strasbourg, de 887 50 à 880; Lyon, de 957 50 à 932 50; le Midi, de 660 à 678 75; Versailles, de 370 à 372 50; Cherbourg, de 217 50 à 636 25; Bâle, de 365 a 367 50; Montereau, de 447 50 à 432 50; l'Ouest, de 797 50 à 792 50; la Méditerranée, de 840 à 815; Dijon, de 600 à 695; Sceaux, de 267 50 à 265; la Teste, de 302 50 à 307 50, Saint-Germain a fait 1,900.

J. Mats

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 23 au 29 avril 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1852.	Époques de jouissance	NOMS des lignes.	23 comp.	23 terme.	25 comp.	25 terme.	26 comp.	26 terme.	27 comp.	27 terme.	28 comp.	28 terme.	29 comp.	29 terme.
710	313*	99	100,000	400	tout.	38 fr. p. en an.	janv. 1853	Nord	917 50	913 »	917 50	918 75	915 »	915 »	913 »	918 75	920 »	920 »	918 75	9:3 »
tout.	137	99	72,000	500	tout.	80 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	1035 »	113250	113250	113750	1135 »	101730	105250	1135 »	1160 »	118750	1160 »	116750
tout.	92	97	40,000	500	tout	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre	535 »	»	535 50	532 »	532 50	532 50	531 75	535 »	540 »	540 »	540 »	5.0 »
tout.	51	94	36,000	500	400	6 fr. pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	366 25	350 »	377 50	350 »	376 75	380 »	378 75	380 »	380 »	380 »	»	»
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	»	635 »	635 »	637 50	637 50	635 »	635 »	640 »	640 »	640 »	636 25	637 50
tout.	33	99	19,000	500	tout.	92 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	1910 »	1925 »	1910 »	1910	»	1880 »	1900	1900	1900 »	»	1900 »	1900 »
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	360 »	»	360 »	»	363 50	»	370 »	»	370 »	»	372 50	372 50
119	»	99	80,000	500	250	21 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	782 50	782 50	783 »	785 »	785 »	782 50	792 50	793 »	787 50	795 »	798 50	798 50
tout.	41	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	260 »	270 »	267 50	270 »	267 50	272 50	267 50	»	280 »	281 50	265 »	»
929	1563	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1050 »	105250	1050 »	105250	1050 »	1050 »	105375	105250	1060 »	1070 »	106875	106750
927	800	99	250,000	500	tout.	33 f. p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Strasbourg	860 »	862 50	862 50	862 50	878 »	877 25	880 »	885 »	890 »	891 »	880 »	882 50
141	138	99	91,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	368 »	365 »	365 »	367 50	380 »	310 »	373 75	372 50	370 »	»	367 50	370 »
»	178	99	32,000	500	250	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Blesme à Gray	360 »	380 »	380 »	380 »	380 »	310 »	»	385 »	365 »	»	36. »	355 »
383	318	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	947 50	947 50	930 »	930 »	947 50	947 50	930 »	918 75	957 50	960 »	952 50	958 »
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40. (4).	»	Montereau à Troyes	430 »	430 »	432 50	452 50	432 50	430 »	440 »	448 90	442 50	442 50	432 50	432 50
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	390 »	398 »	392 50	395 »	392 50	392 50	392 50	397 50	397 50	397 50	397 50	398 »
tout.	57	perp	2,300	5,000	tout.	415 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	469	»	»	1884 fr. p. 1 an.	janv. 1853	D° (8) d'inscription	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	80,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	918 »	915 »	913 »	917 50	917 50	917 75	917 50	920 »	935 »	940 »	937 50	942 50
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	650 »	652 50	653 90	655 »	650 »	683 75	682 50	658 75	687 50	659 25	658 75	660 »
tout.	58	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste	290 »	»	290 »	»	297 50	»	300 »	»	»	»	307 50	»
tout.	86	perp.	13,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9,100	500	tout.	37 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
								Rentes 3 0/0	80 25	80 40	80 45	80 55	80 50	80 50	80 40	80 40	80 60	80 55	80 00	80 60
								Rentes 4 1/2 0/0	103 50	103 50	103 50	103 40	103 50	103 40	103 50	103 50	103 20	103 25	103 25	103 20
								Banque de France	2730 »	»	2730 »	»	2730 »	»	»	»	2720 »	»	2718 »	»
								Crédit mobilier	930 »	933 75	932 50	935 »	938 75	935 »	937 50	937 50	945 »	948 50	937 50	937 50
								Comptoir national	693 75	690 »	692 50	692 50	»	690 »	690 »	690 »	692 50	690 »	690 »	687 50
								Banque foncière	885 »	900 »	900 »	900 »	895 »	898 »	893 »	»	895 »	895 »	892 50	892 50
								D° Obligations (Cert.)	1090 »	1090 »	109125	1093 »	109250	1095 »	1090 »	1095 »	1090 »	»	1090 »	»

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 23 au 29 avril 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembours	Intérêts aux mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance.	Noms des Compagnies	23	25	26	27	28	29
1851.	150,000	75 ans.	333	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	373 50	371 25	371 25	373 50	373 50	373 50
D°	25,000	50 —	1,030	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1145 »	1142 50	»	1142 50	1142 50	1142 50
1852.	60,000	99 —	535	250	625	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	535 50	552 50	552 50	532 50	»	534 25
1852.	192,238	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelles 3 0/0	347 50	»	350 »	350 »	350 »	350 »
D°	3,300	99 —	975	tout.	1,250	55	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
D°	30,300	99 —	800	530	920	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	575 »	579 »	578	575 »	» »	578 »
1848.	11,404	43 —	1,125	tout.	1,250	39	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	1193
D°	6,201	43 —	1,050	tout.	1,250	39	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1838.	4,403	50 —	1,000	tout.	1,250	95	»	D° D°	Ouest	»	1120 »	»	1120 »	1120 »	»
1841.	7,210	50 —	1,105	tout.	1,250	95	»	D° D°	Saint-Etienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,924	75 —	1,075	tout.	1,250	35	»	D° D°	D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1848	8,888	47 —	1,125	tout.	1,250	39	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	»	»	1147 50	»	»	»
1849.	18,333	53 —	700	tout.	1,250	28	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	1140	»	»	»	»	»
1852.	150,000	99 —	310	110	500	7 50	»	janv. juill.	D° Nouvelle 1852	362 50	363 50	363 75	360 90	363 50	353 50
1845.	9,887	75 —	1,000	tout.	1,250	30	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	4,988	68 —	1,000	tout.	1,250	28	»	D° D°	D° Nouvelles	»	1120	1120	»	»	1120
1848.	19,000	75 —	1,000	tout.	1,250	29	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	»	1080 »	1085 »	»	1083 »	»
1848	8,400	57 —	800	tout.	1,030	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	»	» »	»	»	»	»
1843.	2,778	47 —	1,100	tout.	1,250	33	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1853.	20,800	50 —	800	250	622	12 50	D°	»	D° Nouvelles	340	340	340 »	340 »	340 »	340
1841.	4,000	» —	800	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 23 au 29 avril. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	22	23	25	26	27	28
Nord	906 25 à 912 50	910 » à 918 »	902 50 à 9.8 75	900 25 à 912 50	912 50 à 918 75	919 » à 910 25
Paris à Strasbourg	858 25 à 860 »	860 » à 865 »	857 50 à 863 »	875 » à 881 25	858 75 à 880 »	883 08 à 890 »
Cie d'Orléans	1037 50 à 1038 50	1037 50 à 1062 50	1037 50 à 1040 »	1037 50 à 1050 »	1037 50 à 1062 50	1050 » à 1075 »
Paris à Rouen	1112 50 à 1122 »	1112 50 à 1125 »	1118 75 à 1130 25	1119 75 à 1131 25	1118 50 à 1125 »	1037 50 à 1062 50
Rouen au Havre	512 50 à 537 50	512 50 à 537 50	512 50 à 537 50	512 50 à 537 50	512 50 à 537 50	512 50 à 537 50
Lyon	945 » à 947 50	945 » à 947 50	945 50 à 920 »	950 » à 948 75	937 50 à 922 50	930 50 à 939 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	510 »	Seyssel (français) .... Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité .... mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1100	D° (Anglais) .... Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	5000	6 1/2 0/0 b.
— Paton	25	31 50	Bastennes .... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	48 »	Vigie .... mar.	5000	10 0/0 b.
— Courtois	50	48 »	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1375	— de Besançon	400	525 »	Nationale .... Inc.	5000	180 0/0 b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	810	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4200 »	— de Boulogne (Paris)	1000	850 »	Générale .... Inc.	5000	300 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1200 »	Maubeuge (Nord) .... Forg.	500	540	— de Versailles	500	525	Union .... Inc.	5000	60 0/0 b.
Ténès .... (cuivre).	100	133 »	Alais .... Forg.	3000	1800	— Cherbourg	500	100	France .... Inc.	5000	43 0/0 b.
Vieille-Montagne .... (zinc).	200	1310 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix .... Inc.	1000	2800 »
Prusse Rhénane .... (zinc).	375	1030	Providence .... Forg.	1000	1105	— Caillard	1000	880	Providence .... Inc.	2500	55 0/0 b.
Meuse .... (zinc).	250	340	Herserange, N. liber. .... Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	50	172 50	Urbaine .... Inc.	5000	43 0/0 b.
Stolberg .... (zinc).	750	1130	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	580	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2400	Confiance .... Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïas (Algérie) .... cuivre.	100	60	Valentin-Coq .... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	280 »	Event. d'Avignon	34 50	»
Blanzy .... charb.	1000	1930	Soc. Cail et Ce .... Usine.	1000	1100	Favorites .... Omnibus.	500	2000	— de Cette	15	»
Grand'Combe .... charb.	1000	1580	Christofle .... Usine.	500	800	Hirondelles .... Omnibus.	1000	850	— de Fampoux	25	»
Chazotte .... charb.	1/2320	430	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	500 »	Orléanaises .... Omnibus.	1000	800 »	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1930 P.
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles .... Omnibus.	500	640	— d'Aix-la-Chap.	375	530
Pont-de-Loup (sud) .... charb.	1000	800	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén. .. Pet. V.	500	890 »	— de Montluçon	500	505
Mines de la Loire .... charb.	1/53040	730 »	— français ... (Dito)	500	1003	Désirées .... Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	275
Centre-du-Flénu .... charb.	1000	130	— parisien ... (Dito)	1000	1400 »	Lutéciennes .. Pet. voit.	500	900 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu .... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides .... Pet. voit.	500	623	Maberly (Amiens)	500	900
Spinac .... charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	675 »	Générale .... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Colin (Présent)	500	613
Haute-Loire .... charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français .... mar.	5000	12 1/2 0/0 b.	Gamaches	500	490
Montchanin .... charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	10 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	122
Azincourt .... charb.	1/1 500	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Richer	500	495

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 626 — 12e ANNÉE. — N° 19 — SAMEDI 7 MAI 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

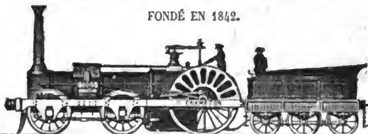
	6 mois.	un an.
Paris	12 f. —	22 f.
Départements	13 » —	24 »
Étranger	16 » —	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lovsel et Cᵉ, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

La Bourse et les nouvelles affaires.

La sécurité que nous devons au gouvernement énergique et prévoyant de l'Empereur a imprimé aux affaires un mouvement si considérable que, de toute part, les imaginations sont en travail pour enfanter des projets qui tendent tous à se transformer en actions négociables à la Bourse.

Le gouvernement de l'Empereur, comprenant tous les avantages, mais aussi tous les dangers de cette disposition des esprits, a créé des institutions de crédit dans le but de contenir et de régulariser cet immense mouvement. Cependant, malgré les précautions prises, nous sommes menacés d'une avalanche d'affaires nouvelles qui serait inquiétante, si les hommes qui éclairent ou dirigent le mouvement ne s'en étaient pas préoccupés.

Déjà nous-même, dans la sphère étroite où nous pouvons agir, nous avons pris des mesures pour éloigner du public, autant que nous le pouvons, le péril de s'engager dans les affaires qui ne nous paraissaient pas reposer sur des bases suffisamment sérieuses. Nous sommes heureux de constater que nos intentions à cet égard et nos efforts se sont trouvés d'accord avec la pensée du gouvernement, exprimée dans le projet de loi relatif au chemin de Lyon à Genève, et traduite en propositions législatives destinées à contenir dans des limites restreintes, non-seulement l'émission des nouvelles actions, mais aussi leur négociation.

Voici en quels termes le gouvernement s'exprime dans l'exposé des motifs de la loi sur le chemin de Lyon à Genève :

« Il nous reste à vous parler de deux dispositions générales, applicables à tous les chemins de fer : ces dispositions font l'objet du titre II de la loi.

» Déjà, en 1845, la loi du 15 juillet, relative à la concession du chemin de fer du Nord, a introduit dans son titre VII des dispositions générales, communes à toutes les Compagnies concessionnaires des chemins de fer. Ces dispositions générales renferment les conditions qu'il a paru nécessaire de leur imposer, dans le triple intérêt de la moralité publique, des garanties dues au Trésor, et de la bonne administration des Compagnies elles-mêmes.

» La loi de 1845 interdit à la Compagnie concessionnaire d'émettre aucune action ou promesse d'action négociable avant de s'être constituée en société anonyme (art. 10).

» Par son art. 13 elle prohibe toute publication *quelconque*, c'est-à-dire sous quelque forme qu'elle soit faite, de la valeur des actions dont la négociation est interdite, et punit tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation des récépissés ou promesses d'actions.

» Ces conditions générales de la loi du 15 juillet 1845 subsistent et régissent encore toutes les concessions de chemins de fer faites aujourd'hui; mais elles ne sont pas toujours suffisantes. Il peut y avoir un intérêt public à imposer à des concessionnaires des restrictions plus étroites et spéciales, soit en raison de la situation du Trésor ou du marché des effets publics, soit en raison des circonstances particulières de la concession ou même des conditions exceptionnelles qui seraient accordées aux concessionnaires.

» C'est ainsi que, dans les deux dernières concessions faites, celle des chemins de fer de Lempdes, de Périgueux et de Montauban, et celle du chemin de fer de Sceaux à Orsay, le Gouvernement a cru devoir ajouter aux interdictions générales de la loi de 1845, et interdire, en outre, aux Compagnies concessionnaires de négocier leurs actions avant le versement des deux premiers cinquièmes. La même interdiction est faite par le décret de concession du chemin de fer de Lyon à Genève.

» Mais une sanction manque à ces interdictions, faites par de simples décrets. Les agents de change qui y auraient contrevenu peuvent bien être atteints, mais seulement par la voie disciplinaire ; car il appartient à la loi seule de prononcer des pénalités.

» Enfin, il ne suffit pas d'interdire aux agents » change la négociation des actions, il faut en» core, comme on l'a fait dans la loi de 1845, » empêcher la publication ou cours des ac» tions, dont la négociation est interdite.

» Les art. 2 et 3 du projet ont pour objet » d'atteindre ce double but. Ils appliquent aux » interdictions prononcées par les décrets spé» ciaux de concession les pénalités qui sont » déjà prononcées, par la loi de 1845, contre » les négociations et publications par elles in» terdites (1).

» Il y a les mêmes motifs pour que les unes » et les autres interdictions, celles faites par » loi, comme celles faites par les décrets de » concession, soient respectées. Le Gouverne» ment, en proposant d'imposer pour la négo» ciation des actions des conditions plus sévè» res et propres à prévenir l'agiotage, donne » un témoignage éclatant des sentiments de » haute moralité qui l'animent, et de sa sollici» tude pour protéger le public contre des exci» tations désordonnées ou contre des entraîne» ments, regrettables à tous les points de vue.

TITRE II.

Dispositions générales applicables à tous les chemins de fer.

Art. 2. Tout agent de change qui se prête à une négociation d'actions interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, est passible des peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 15 juillet 1845 (1).

Art. 3. Toute publication quelconque de la valeur d'actions, dont la négociation est interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, rend le contrevenant passible des mêmes peines.

Ces dispositions répondent à un besoin réel et satisfont à la nécessité de prévenir les abus de la spéculation.

Malheureusement, les mesures proposées par le gouvernement sont d'une application circonscrite : elles ne peuvent atteindre que les chemins de fer. Toutes les autres affaires, constituées en sociétés civiles, commerciales ou en commandite, échappent à ces dispositions : aussi voit-on chaque jour apparaître de nouvelles entreprises qui émettent des actions et appelent des capitaux.

Or on peut dire, sans incriminer personne, que cette liberté absolue de faire appel aux capitaux n'est pas sans inconvénient et sans danger, et que, s'il existe beaucoup d'affaires sérieuses, réelles, il en est d'autres qui n'offrent pas des garanties suffisantes de succès, et dans lesquelles il serait fâcheux que des capitaux fussent aventurés.

On comprend que nous ne classerons ici ni les unes ni les autres; nous n'écrivons pas pour favoriser telle ou telle affaire, ou pour nuire à telle ou telle autre, mais nous voulons avertir et sauvegarder, autant que possible, une situation brillante du sein de laquelle naît la prospérité générale, et que des projets mal conçus ou des spéculations imprudentes pourraient compromettre.

Depuis que la politique a cessé de nous occuper, les questions d'affaires, de finances se sont emparées des esprits, et l'intérêt des journaux s'est presque entièrement réfugié dans le feuilleton financier de la Bourse. Il ne faut pas s'en plaindre; au contraire, il faut se féliciter de ces dispositions générales. Mais, en présence de l'importance qui s'attache à la rédaction des feuilletons de bourse, les directeurs de journaux doivent plus particulièrement se préoccuper de leur tendance et de l'esprit qui dirige leurs collaborateurs; car les rentiers, les petits propriétaires, les petits capitalistes, qui ne fréquentent pas la Bourse ou qui habitent la province, cherchent dans les feuilletons financiers les valeurs dans lesquelles ils peuvent placer leurs épargnes. Ces lecteurs ont dans les feuilletons financiers une confiance si grande que souvent ils s'intéressent, sur leur seule recommandation et sans autre examen, dans les entreprises recommandées par leur journal.

Il est facile après cela de voir combien il est nécessaire de régulariser la rédaction des feuilletons de bourse.

Déjà on a pu le remarquer, les directeurs de divers journaux ont décidé, dans ce but, d'exclure de leur feuilleton financier toutes les valeurs dont la chambre syndicale des agents de change n'aurait pas autorisé la négociation au parquet, ou qui n'auraient pas été l'objet d'un décret.

Cette sage mesure était devenue indispensable en raison de la tendance des esprits, de leur entraînement et des faits regrettables qui pouvaient se produire.

En effet, des compagnies industrielles pouvaient se former, ouvrir des souscriptions, et avant même que les actions fussent placées, simuler quelques ventes d'actions à prime, dont les feuilletons financiers auraient pu être trop facilement les échos. Que cette publicité fût le résultat d'un calcul ou d'un laisser aller, peu importerait aux entrepreneurs d'affaires; grâce à ce secours, les souscripteurs arriveraient, les versements seraient effectués, et lorsque les actionnaires se présenteraient ensuite à la Bourse pour négocier les actions qu'ils auraient versées, ils ne trouvaient plus d'acheteurs et resteraient détenteurs d'actions qu'ils n'auraient pas souscrites, s'ils avaient pensé qu'ils dussent les garder.

C'est cet abus possible, fécond en graves inconvénients pour le public, et en dangers réels pour les directeurs et rédacteurs des journaux, qu'on a voulu conjurer en n'admettant dans le feuilleton financier que les valeurs cotées au parquet, c'est-à-dire admises à la négociation par les agents de change, et celles résultant d'une concession faite par le gouvernement.

On se tromperait complétement si l'on pensait que cette décision soit de nature à entraver une seule affaire sérieuse. Toutes celles de cette nature, en effet, sont certaines d'obtenir leur négociation au parquet et leur admission à la cote officielle, quand leur capital étant réalisé et leurs statuts déposés à la chambre syndicale, ceux-ci sont trouvés remplir les conditions d'honorabilité que l'on est en droit d'exiger d'une affaire qui appelle le crédit et la confiance.

On peut donc conclure, d'après cela, que les affaires, dont les promoteurs n'oseraient pas accepter les chances de l'examen par la chambre syndicale, seront seules exclues de la cote, et par suite, des bénéfices de la publicité des feuilletons de la Bourse.

Ce sont ces motifs et ces considérations qui ont déterminé la conduite des directeurs de journaux dont nous parlions tout à l'heure : aussi ne doutons-nous pas que leurs confrères ne suivent bientôt leur exemple. En agissant ainsi, ils s'associeront à la pensée du gouvernement et contribueront à préserver la place d'une crise financière qui éclaterait infailliblement, si des affaires n'offrant aucune sécurité parvenaient à former leur capital par le seul concours des feuilletons de bourse.

Nous ajouterons que si un jour des actionnaires éprouvaient des pertes dans des entreprises qui n'auraient pas eu à la Bourse une *existence légale*, c'est-à-dire qui n'auraient pas été admises à la cote officielle par les agents de change, ils auraient quelque droit à se plaindre s'ils avaient été déterminés à entrer dans ces entreprises par la rédaction des feuilletons financiers.

Nous nous bornons aujourd'hui à ces observations, nous réservant de revenir sur cette importante et nouvelle question, qu'il est intéressant d'éclaircir dans l'intérêt de tout le monde.

J. Mirès.

Fusion des chemins de fer de Bretagne et de Normandie.

La fusion en une seule compagnie des chemins de Rouen, du Havre, de l'Ouest et de Cherbourg peut être considérée actuellement comme un fait accompli, grâce à l'approbation donnée à cette combinaison par les assemblées générales des actionnaires de ces quatre lignes.

Les conseils d'administration, dans les rapports présentés aux actionnaires, ont fait connaître que le projet de fusion soumis à M. le

---

(1) Les pénalités prononcées par la loi du 15 juillet 1845, art. 13, sont une amende de 500 fr. à 3,000 fr. pour l'agent de change négociateur et pour l'auteur de toute publication quelconque de la valeur d'actions non négociable.

ministre des travaux publics avait déjà subi l'examen du comité consultatif des chemins de fer; que l'avis donné par le comité était favorable à la fusion, que la fixation du capital en actions de la société nouvelle et la répartition de ces actions entre les actionnaires des quatre compagnies intéressées n avaient soulevé aucune objection.

Il résulte de cet exposé que les actionnaires de ces diverses compagnies peuvent, dès-à-présent, établir la valeur effective de leurs actions d'après les bases déjà indiquées par nous, et que nous rappelons ici.

Chemin de Rouen. — Deux actions de 500 f. de la société nouvelle en échange d'une action actuelle; et, en outre, répartition, à raison de 70 f. par action, du produit de la réserve acquise aux porteurs des actions de la compagnie actuelle.

Chemin du Havre.—Une action de 500 fr. de la nouvelle société en échange d'une action actuelle.

Chemin de l'Ouest. — Pour cette compagnie, les actions ne sont versées qu'à 250 fr. Par suite de la convention passée pour la fusion, les 250 fr. restant ne seront pas appelés, et l'on donnera une action de 500 f. de la nouvelle société en échange d'une action actuelle. Les porteurs d'actions de l'Ouest toucheront en outre les intérêts échus.

Chemin de Cherbourg. — On sait que le versement fait sur les actions de cette compagnie est seulement de 100 fr.

Les porteurs recevront, outre les intérêts échus, quatre actions de 500 fr. chacune, libérées, en échange de neuf actions actuelles de Cherbourg et seront déchargés par suite de tout nouveau versement.

Voici, d'après ces bases, les prix auxquels ressortent les actions de la fusion aux divers cours des actions actuelles de chaque ligne.

Cours divers des actions.	Sommes à payer en espèces environ.	Prix de l'action nouvelle.
ACTIONS DE ROUEN.		
1150	70	540
1175	70	552 50
1200	70	565
1225	70	577 50
1250	70	590
1275	70	602 50
1300	70	615
ACTIONS DU HAVRE.		
550	«	550
570	«	570
590	«	590
610	«	610
625	«	625
ACTIONS DE L'OUEST.		
790	«	540
810	«	560
830	«	580
850	«	600
865	«	615
ACTIONS DE CHERBOURG.		
640	«	540
650	«	562 50
660	«	585
670	«	607 50
675		618 75

Pour les chemins du Havre, de l'Ouest et de Cherbourg, les intérêts varient de 2 à 3 fr. par action actuelle.

Nous ne pouvons aujourd'hui faire une appréciation complète des revenus des actions nouvelles par suite de la fusion, mais il est facile de comprendre que cette réunion aura pour résultat d'introduire de si importantes économies dans l'exploitation et dans l'administration des chemins réunis, que le revenu justifiera amplement une prime beaucoup plus élevée que celle résultant des cours actuels.

J. Mirès

Chemin de fer du Nord.

Assemblée générale du 30 avril.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer du Nord, a eu lieu le 30 avril sous la présidence de M. le baron de Rothschild.

Voici l'analyse du rapport présenté au nom du Conseil par M. E. Pereire administrateur. On trouvera plus loin le texte de ce document.

ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Renouvellement de la voie principale. — L'accroissement rapide du trafic et l'impuissance d'y satisfaire sans l'emploi d'un matériel puissant, a rendu nécessaire d'anticiper sur l'époque à laquelle on devait s'occuper du renouvellement de la voie principale du Nord.

Cette voie, établie par les ingénieurs de l'État avec des rails de 30 kilogr., était beaucoup trop faible pour l'activité et l'importance du service auquel elle est soumise. Le Conseil d'administration, après avoir mis en balance les dépenses d'entretien extraordinaires que cet état de choses entraînait et les accidents qui pouvaient en résulter, avec les charges d'un remplacement immédiat, s'est décidé pour cette dernière mesure.

La dépense du renouvellement s'élèvera, déduction faite des réemplois, à 12,800,000 fr., à répartir en plusieurs années. Moitié de cette somme sera imputée sur le compte de premier établissement; l'autre moitié portera sur le compte d'entretien extraordinaire, créditeur, en ce moment, d'une somme de 4,632,788'69c provenant de réserves faites sur les bénéfices des années antérieures. Le surplus, soit 1,800,000 fr., sera couvert au moyen d'une somme annuelle de 360,000 fr. qui figurera pendant cinq ans au compte de l'exploitation.

Emission de l'emprunt. — Les 75,000 obligations de l'emprunt 3 0/0 autorisé l'année dernière ont été souscrites par les actionnaires. — Un très petit nombre seulement a profité des délais de paiement qui avaient été offerts par la Compagnie.

50,575 obligations ont été libérées immédiatement.

24,420 n'ont fait le 1er mars 1853 que le premier versement; mais sur ce nombre

18,728 ont été libérées depuis;
5 sont demeurées à la souche,
et 5,692 seulement restent à libérer.

Les intérêts bonifiés du 1er janvier au 30 avril 1852, date du premier versement, représente 5 fr. par obligation, et font ainsi ressortir le prix réel de l'émission à 330 fr.

Le produit du placement des fonds provenant de l'emprunt a entièrement couvert les intérêts servis pendant l'année 1852; il n'est donc résulté de ce chef aucune charge pour la Société.

Travaux. — Des travaux d'amélioration et notamment l'extension des principales gares et la couverture des points de jonction, ont été entrepris en 1852; ils sont à peu près terminés à Creil; on en prépare l'exécution à Lonjumeau et à Fives.

D'autres travaux vont être exécutés à Boulogne, pour séparer le service des voyageurs de celui des marchandises, et à Abbeville pour la traversée de cette ville. La dépense totale est évaluée à 1,800,000 fr.

Les études des embranchements concédés l'année dernière à la Compagnie, ont été faites avec soin; elles sont terminées pour la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, sauf sur une lacune de 21 kil., pour laquelle on n'a pu rédiger les projets en raison de l'incertitude qui existe encore sur la direction définitive de l'embranchement qui doit relier Somain sur la ligne du Nord, Valenciennes avec le chemin de Saint-Quentin à Erquelines. Les terrains ont été acquis à l'amiable sur une partie des sections dont les études sont approuvées; le jugement d'expropriation vient d'être rendu pour les autres.

Le tracé de l'embranchement de Tergnier sur Reims étant susceptible d'être modifié par la concession éventuelle du chemin des Ardennes, n'a été l'objet d'aucune étude nouvelle. La Compagnie a d'ailleurs neuf ans pour construire cette ligne.

Il n'y a rien de terminé à l'égard de l'embranchement de Noyelle (ligne de Boulogne), sur le port de Saint-Valéry. L'administration supérieure est saisie des projets.

SITUATION FINANCIÈRE.

Le total des ressources dont la Compagnie du Nord a eu à disposer depuis sa constitution jusqu'à ce jour

s'élèvent à	274,149,429 55
Il a été dépensé,	240,621,442 15
Il reste disponible,	33,527,987 41
Les sommes employées en 1852 ont une importance de	7,440,054 75

Et ont été consacrées:

A payer à l'Etat,	3,500,000 »
A accroître le matériel, pour	1,977,698 59
A des travaux sur la ligne principale et les embranchements pour	1,962,356 33

Le matériel roulant s'est accru de 6 locomotives et de 691 wagons à marchandises.

Les exigences du trafic et ses développements rapides, qui se traduisent déjà, pour le premier trimestre de 1853, par une augmentation de 20 0/0, ont déterminé en outre le Conseil à commander :

26 locomotives puissantes pour les marchandises;

12 locomotives Crampton pour les trains *express*.

10 locomotives légères portant leur eau et leur coke pour le service intérieur des gares.

Il y a, en outre, en construction :

70 voitures à voyageurs;

50 fourgons à bagages;

1,486 wagons à marchandises, dont 200 sont livrés.

Enfin, à la suite de l'expérience faite des avantages que présentent les grands wagons portant 10 tonnes, il a été décidé que l'on n'en construirait plus d'autres, sauf pour les transports spéciaux.

EXPLOITATION.

Les recettes provenant du chef du transport des marchandises se sont élevées de 28 1/2 0/0 en 1852, et ont atteint le chiffre de 11,061,154 »

Ce résultat est dû surtout à l'emploi de machines puissantes et de wagons portant 10 tonnes.	
Les voyageurs ont produit presque autant que l'année précédente, malgré l'affluence des voyageurs attirés à Londres en 1851 par l'Exposition universelle.	14,667,074 51
Les produits accessoires de la grande vitesse ont augmenté de 12 0/0, et atteint	4,298,768 »
Total,	30,026,996 51
ou 12 0/0 de plus qu'en 1851.	
A déduire :	
Impôts du dixième, de taxes, indemnités, subventions aux correspondances,	1,593,184 23
Reste,	28,433,812 28
Dépenses de l'exploitation, ou 34 0/0.	9,854,951 12
Bénéfice de 1852,	18,578,861 16
A ajouter :	
Solde de 1851 non réparti,	192,628 62
Bénéfices disponibles,	18,771,489 78

Cete somme a reçu les destinations suivantest:

Amortissement,	191,724 83
— obligations Nord-Boulogne,	139,500 »
Amortissement supplémentaire de l'excédant des dépenses sur le capital,	270,000 »
Intérêts des obligations,	1,872,937 50
Intérêts de l'État,	479,283 »
Ensemble,	2,953,445 33
Reste,	15,018,044 45
pour les actionnaires, savoir : 16 fr. par action sur 400,000 actions	6,400,000 »
A déduire : Produits des placements de fonds,	793,236 25
Net,	5,606,763 79
25 fr. 50 de dividende par action sur 400,000,	10,000,000 »
Solde à reporter,	11,280 66
Somme égale,	15,818,044 45

Le dividende de 25 fr. 50 sera payé à partir du 1er juillet prochain; il pourra être touché par anticipation, sous déduction de 4 0/0 d'intérêt.

On trouvera dans le rapport que nous publions des détails intéressants sur les progrès du chemin de fer, sur les développements de son trafic et sur l'influence économique exercée par lui au profit du commerce; le prix du fret, entre autres faits analogues, est descendu à 16 fr. 13 par tonne pour la houille de Mans, en 1845; à 8 fr. 63 en 1852, soit une diminution de près de moitié.

Après la lecture du rapport, l'assemblée approuve les comptes à l'unanimité et renomme administrateurs : MM. Lebobe, de Saint-Didier, de l'Aigle, Francis Mills et F. Jameson.

La proposition relative au prélèvement d'une somme annuelle pour le renouvellement de la voie, soumise ensuite à l'approbation des actionnaires est votée à l'unanimité et sans observation.

La séance se termine par le tirage des obligations à amortir dans les deux séries émises.

Ad. Blaise (des Vosges).

Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Assemblée générale du 30 *avril* 1853.

La première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne a eu lieu le 30 avril à dix heures et demie, dans la salle Ste-Cécile.

Une indisposition de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration, ne lui ayant pas permis d'occuper le fauteuil et de donner lecture de son rapport, il a été remplacé dans ses fonctions par M. Ad. d'Eichtal, vice-président du Conseil.

Le rapport commence par rappeler les précédents législatifs du chemin des deux mers et par mettre en parallèle les conditions faites à l'ancienne Compagnie concessionnaire, qui n'a pas même pu commencer son œuvre, et celles accordées à la Compagnie actuelle.

Nous croyons intéressant de présenter ici cette comparaison en la développant plus qu'elle ne l'est dans le rapport.

Durée de la concession.

Loi de 1846 : — 66 ans.
— 1852 : — 99 ans.

Travaux à faire.

Loi de 1846 : — de Bordeaux à Cette, *à double voie*, et embranchement sur Castres.

Loi de 1852 : — de Bordeaux à Cette, à une seule voie.

Subvention de l'Etat.

Loi de 1846 : — 15 millions, ou 9.67 0/0 de la dépense totale.

Loi de 1852 : — 35 millions, ou 26 0/0 de la dépense totale.

Garantie d'intérêt.

Loi de 1846 : — néant.
— 1852 : — 4 0/0 et l'amortissement sur un emprunt de 40 millions, plus 4 0/0 sur un capital en actions de 60 millions.

Conditions d'exploitation.

Loi de 1846 : — concurrence du canal latéral.

Loi de 1852 : — abandon gratuit à la Compagnie du canal latéral, dont la dépense s'est élevée à 75 millions et dont les produits nets, à percevoir par la Compagnie, sont évalués dans l'exposé des motifs, à l'appui du projet de loi de 1852, à 850,000 fr. par an.

Embranchements.

Loi de 1846 : — embranchement de Castres, compris dans la concession principale sans subvention particulière.

Décret de 1852, approuvé par la loi de 1853 : — embranchements de Bayonne et de Perpignan avec :

Une subvention de 16,500,000 fr. ou 48 0/0 de la dépense totale ;

La garantie de l'Etat pour un emprunt spéciale de 11 millions ;

La garantie de l'Etat pour un capital supplémentaire en actions de 7 millions.

Dépense kilométrique pour la Compagnie.

En 1846 : — 291,060.
En 1852 : — 159,244 ou 45.2 0/0 de moins.

Produit proportionnel à la dépense.

En 1846 : — 4 0/0.

En 1852 : — Les statistiques officielles indiquent un revenu net total de 9,850 par kilomètre de chemin de fer, en confondant ensemble les produits du canal et ceux de la voie ferrée. Ce revenu représente 6.2 0/0 de la dépense à la charge de la Compagnie ; mais comme le capital est constitué partie en obligations à intérêts fixes et partie en actions se

partageant le surplus des produits, il est nécessaire de décomposer ce revenu comme suit :

Produit total	7,298,500
5 0/0, intérêts et amortissem. pour un emprunt de 50 millions	2,500.000
Reste	4,798,500

à partager entre 134,000 actions, soit 35 f. 80 par action, ou 7,16 0/0 du pair.

Ce revenu est exclusivement calculé d'après les bases des statistiques officielles dressées en 1845 ; depuis lors le mouvement des affaires s'est considérablement développé, de nouvelles habitudes ont été prises et augmentent la circulation des voyageurs, le trafic des marchandises, dans une proportion beaucoup plus forte qu'on ne le supposait alors.

En 1845, d'ailleurs, le chemin de Bordeaux à Cette était isolé et n'avait de rapports avec le surplus du réseau conçu à cette époque que par ses deux points extrêmes ; maintenant le chemin du Midi va recevoir de nombreux affluents tant, par le Grand-Central qui s'y réunit en deux points : à Montauban et à Agen, que par les chemins à construire vers les Pyrénées : de Toulouse sur Foix et St-Gaudens, d'Agen à Auch et à Tarbes avec embranchement sur Bagnerre-de-Bigorre, de Tarbes à Pau et à Dax ; enfin par le petit chemin concédé de Béziers à Graissessac, qui amènera sur la ligne du Midi les houilles de ce dernier bassin, comme le Grand-Central lui apportera les charbons et les produits métallurgiques des bassins d'Aubin et de Brassac, et le chemin de Montpellier à Nîmes les charbons et les fers de la Grand'Combe.

La ligne principale des chemins du Midi figure ainsi comme une artère transversale qui touche par ses ramifications à quatre ports sur la Méditerranée, à trois ports sur l'Océan ; elle est destinée à réaliser d'une manière complète la grande conception de Riquet, à réunir les deux mers et à enlever une part importante du mouvement énorme qui s'effectue par le détroit de Gibraltar. L'exemple du canal du Midi, qui, par un premier abaissement de tarif pour les marchandises circulant d'une mer à l'autre, vient de détourner en un an près de 70,000 tonnes à ce transit maritime, justifie toutes les prévisions que l'on peut faire ce sujet.

Il est bien entendu que tous ces accroissements de produits, que tous ces détournements ne sont pas compris dans les évaluations officielles ; les bénéfices nets qui en résulteront viendront donc en augmentation du revenu indiqué plus haut pour les actions. Chaque somme de 1,000 fr. qui sera ajoutée ainsi au produit brut kilométrique attribué au chemin de fer par les statistiques officielles, correspondra à une augmentation de 2/3 0/0 du capital des actions, soit 3 fr. 30 cent. par action (1).

(1) Cette augmentation serait obtenue avec seulement 20,000 tonnes parcourant toute la ligne principale (481 kilom.) et transportées au tarif réduit de 7 cent. 1/2. Le détournement de 70,000 tonnes déjà opéré par le canal du Midi dès la première année de l'expérience, suffirait ainsi pour donner au chemin de fer un accroissement de revenu de plus de 11 francs par action.

Après avoir indiqué ainsi la situation de l'entreprise et l'importance des concessions obtenues par la Compagnie, le rapport fournit des renseignements sur l'état des études et des travaux.

Organisation du service des travaux.

Un comité d'ingénieurs en chef est chargé, sous l'autorité du Conseil d'administration, de la direction des études et des travaux.

Le comité est composé de MM. :

E. Clapeyron, ingénieur en chef des mines et du chemin du Nord ;

E. Flachat, ingénieur en chef du chemin de St-Germain ;

De Vergès, ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

M. Le Chatelier, ingénieur en chef des mines est adjoint au comité comme conseil.

Pour les études sur le terrain et la direction immédiate des travaux, la ligne de Bordeaux à Cette et l'embranchement sur Bayonne ont été divisés en sept sections d'une longueur moyenne de 100 kilomètres environ chacune ; chaque section est confiée à un ingénieur en chef, ayant sous ses ordres des ingénieurs ordinaires.

1re section : — De *Bordeaux à Tonneins*, M. Saige, ingénieur en chef. Presque toutes les parties du tracé définitif sont arrêtées ; il reste seulement à régler les abords de Bordeaux.

2e section : — De *Tonneins à Castel-Sarrazin*, M. Debange, ingénieur en chef. Les études définitives de la première partie, sur 55 kilomètres de longueur, sont déjà soumises à l'administration.

3e section : — De *Castel-Sarrazin à Arignonnet*, M. Surell, ingénieur en chef. Les études seront terminées sous peu.

4e section : D'*Arignonnet à Trèbes*, près Carcassonne, M. Alby, ingénieur en chef.

5e section : — De *Trèbes à Narbonne*, M. Carvallo, ingénieur en chef.

Les études de ces deux sections sont en partie terminées et les avant-projets de 40 kilomètres, de Carcassonne vers Narbonne, ont été déposées au ministère.

6e section : — De *Narbonne à Cette*. M. Bommart, ingénieur en chef. Le cahier des charges ne détermine pas le tracé entre Béziers et Cette. Des études comparatives ont été faites dans trois directions ; elles sont soumises au ministre des travaux publics.

7e section : — De *Lamothe à Bayonne et à Mont-de-Marsan*, M. Petit, ingénieur en chef. Les études de cette section, dont la longueur est de 155 kilomètres, sont terminées et soumises à l'examen de l'administration.

Pendant que les ingénieurs locaux procédaient aux études, le Conseil, sur l'avis du comité, réglait toutes les questions relatives à l'établissement de la voie de fer et du matériel.

Le système Brunel : rails de 30 kilogrammes posés sur longrine, ce qui leur donne la force de rails de 37 kilogrammes, a été adopté pour la voie des embranchements.

Le système Barlow : rails à larges empattements, posés directement sur le sol sans traverses, et assemblés par des barres et des plaques d'écartement en fer, sera appliqué sur la voie principale.

Toutes les commandes sont faites pour le matériel de la voie, et représentent une dépense totale de 25 millions de francs.

La composition du matériel roulant a été déterminée.

Ce matériel se compose de :

170 locomotives à six roues, dont 4 couplées ; — 59 sont commandées ;

340 voitures à voyageurs ; — 206 sont commandées ;

1,400 wagons de marchandises, portant 10 tonnes ; — 900 sont commandés.

Il a été, en outre, commandé 2,500 paires de roues.

Le chiffre des commandes faites pour le matériel s'élève à 7,124,000 fr.

Les machines, outils, pour les ateliers de réparations ont été également commandés ; leur importance est de 280,000 fr.

Époques d'ouverture.

Les mesures sont prises pour que les sections de Bordeaux à Langres et de Cette à Béziers soient terminées et ouvertes au moins d'août 1854.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne pourra être livré à la circulation des voyageurs dans les premiers mois de 1855.

La voie de Béziers à Toulouse sera posée dans les derniers jours de la même année.

On finira entre Agen et Langon avant le mois de juillet 1855 ; enfin, la lacune jusqu'à Toulouse sera comblée au mois d'octobre suivant.

L'embranchement de Perpignan sera terminé le dernier et mis en exploitation au printemps de 1856.

CANAL LATÉRAL.

Le canal latéral a une longueur totale de 209 kilom. ; il est exploité jusqu'à la Bayse sur 141 kilom. et ne tardera pas à être entièrement terminé jusqu'à Castets.

La circulation sur le canal, qui était en 1851 de 211,000 tonnes,
s'est élevée en 1852 à 253,000 »
soit une augmentation de 20 0/0.

Le premier trimestre de 1853 indique un progrès encore plus rapide.

Les trois premiers mois de 1852 avaient donné 20,600 tonnes.
Les trois premiers mois de 1853 ont donné 35,214 »
ou 70 0/0 d'augmentation.

Le budget pour 1853 avait évalué le produit brut des 141 kilom. ouverts à 475,321 fr.

Si le progrès observé continue, la recette s'élèvera, pour cette année à 713,981 fr.

En admettant que la circulation n'augmente pas lorsque le canal sera ouvert dans toute son étendue, le produit atteindrait 997,631 fr. et excéderait ainsi de 30,000 fr. les évaluations officielles.

Un tarif nouveau, approprié aux habitudes et aux besoins du commerce, inférieur au

maximum fixé par le cahier des charges, mais rémunérateur pour la Compagnie, vient d'être préparé.

SITUATION FINANCIÈRE. — *Appel de fonds.*

La Compagnie a reçu jusqu'à ce jour, tant des actionnaires que du produit des fonds placés, 14,000,816 66

Le cautionnement de la Compagnie, fourni en rente 3 0/0, acheté à 77 fr. 71, a absorbé 6,216,824 95

Il a été dépensé 522,244 42

La souscription au Sous-Comptoir a employé 113,900 »

Il reste disponible 7.157.847 29

Sur cette somme, 6,856,030 fr 78 c. sont déposés à la Société du Crédit mobilier et produisent des intérêts au profit de la Compagnie.

L'importance des commandes faites par la Compagnie, l'activité qu'elle doit imprimer à ses travaux pour terminer son œuvre aux époques indiquées, et obtenir plus vite des bénéfices pour les actionnaires, rendent insuffisantes les ressources disponibles.

En conséquence, un appel de fonds de 150 fr. par action a été décidé. Le paiement de cette somme pourra être fait en deux parties.

50 fr. seulement par action seront exigibles du 1er au 20 juin prochain.

Les 100 fr. restant seront payables à la volonté des actionnaires jusqu'au 6 janvier 1854, avec addition des intérêts à 4 0/0 sur les paiements différés.

Il sera déduit de ce versement une somme de 3 fr par action pour intérêts sur les premiers 100 fr. payés. Le produit des placements de fonds a excédé de 193,841 fr. 66 c. les intérêts à servir aux actionnaires pour 1852

Toute assurance est déjà acquise que le capital de la Compagnie sera suffisant pour couvrir les dépenses; plusieurs passages du rapport font même espérer un excédant dont le chiffre n'est pas indiqué, mais qui pourra être assez considérable.

Réseau pyrénéen. — Nouvelles demandes de concession.

Le Conseil d'administration a terminé son rapport en annonçant que pour compléter le réseau dont la Compagnie est concessionnaire, il a déposé entre les mains de M. le ministre des travaux publics une soumission comprenant la demande de concessions :

1° D'un chemin de fer d'Agen à Auch et Tarbes, avec embranchement sur Bagnère de Bigorre;

2° D'un chemin de fer de Tarbes à Pau, venant rejoindre à Dax la ligne de Bordeaux à Bayonne;

3° De deux embranchements de Toulouse à Foix et Saint-Gaudens.

RÉSOLUTIONS.

L'assemblée a écouté avec intérêt le rapport du conseil d'administration et pris à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° La valeur des jetons de présence des administrateurs est fixée à 20 fr., et la somme à affecter, tant à l'ensemble des jetons du Conseil qu'à la rémunération fixe du Comité de Bordeaux, est fixée à 80,000 fr.

2° La nomination de M Georges Thurneyssen comme administrateur, en remplacement de M. Léon Faucher, démissionnaire, est confirmée.

3° La souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer est approuvée.

AD. BLAISE (des Vosges).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE MONTEREAU A TROYES.

Erratum.

Il s'est glissé une erreur typographique dans notre compte rendu des produits de l'exploitation du chemin de fer de Montereau à Troyes (n° du 30 avril 1853).

Le produit net de l'exploitation, indiqué comme étant de 219,255 fr. 32 c., a été de 519,255 *fr.* 32 *c.*

F. SOLAR.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Assemblée générale du 30 août.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a eu lieu le 30 avril au nouveau siége de la Société, rue Laffitte, 23, sous la présidence de M. Dumon, ancien ministre des travaux publics et président du Conseil d'administration.

Parmi les administrateurs présents, on remarquait MM. Bartholony, président de la Compagnie d'Orléans; Benoist d'Azy, Blount et Simons, de Rouen, de Cherbourg et de l'Ouest, Enfantin et Rey de Foresta, membres des conseils des anciennes compagnies de Lyon, d'Avignon et de Marseille; Teisserenc, ancien commissaire central des chemins de fer; West, président de Strasbourg à Bâle et administrateur des mines de la Loire; Parent et Shaken, ingéniers entrepreneurs, etc., etc.

La lecture du rapport présenté à l'assemblée générale a duré plus d'une heure. Cet excès d'étendue est motivé par la situation nouvelle de l'entreprise et par la nécessité où s'est vu le Conseil d'entrer dans de minutieux détails pour bien faire comprendre les diverses combinaisons qui ont transformé le chemin unique de Lyon à Avignon, dépendant à la fois de ces deux prolongements au nord et au midi et de ses embranchements latéraux, en un ensemble complet.

Les fusions consacrées et les concessions faites par la loi du 8 juillet 1852 ont enfin constitué les chemins de la Méditerranée en un vaste réseau, embrassant toutes les relations du sud-est de la France; recevant par le chemin de la Bourgogne toutes les provenances du Nord et de l'Est; par celui du Bourbonnais toutes celles de l'Est et du Centre; touchant à l'Italie par Grenoble et Chambéry, en même temps que par Toulon et Nice; à l'Espagne et à l'Océan, par le raccordement concédé de Cette à Narbonne, Perpignan et Port-Vendre, et par les embranchements projetés de Toulouse à Foix et d'Agen à Tarbes, Bagnères de Bigorre et Dax.

SITUATION DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX.

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

L'année dernière, lors de la première assemblée générale, les prévisions du Conseil, basées sur les études des ingénieurs et sur les marchés passés avec des entrepreneurs, évaluaient la dépense totale à 93,250,000 non compris les frais généraux et les intérêts à servir pendant la construction.

Les travaux exécutés depuis cette époque et l'achèvement des études permettent aujourd'hui de garantir l'exactitude de ces prévisions.

Tous les projets sont achevés et, sauf la traversée du Rhône à Givors et les 8 kilomètres situés dans le département du Rhône, tous sont approuvés par l'administration supérieure.

Les terrassements et les ouvrages d'art sont fort avancés dans le département de Vaucluse; déjà 6 kilomètres de voie simple y sont posés et les approvisionnements faits pour 50 kilomètres.

Dans la Drôme, les travaux sont poussés activement; enfin, les principaux ouvrages entre Valence et Lyon, tels que le viaduc de l'Isère et le souterrain de la Vienne, sont commencés.

L'exploitation pourra ouvrir, entre Avignon et Valence, au 1er mai 1854; et jusqu'à Lyon, un an après.

EMBRANCHEMENT D'AIX

Les études de l'embranchement d'Aix sont presque terminées; elles seront soumises avant peu à l'administration supérieure. Les travaux pourront donc commencer dans le courant de la campagne et seront terminés dans le délai fixé par le cahier des charges, c'est-à-dire avant le 8 juillet 1855.

EMBRANCHEMENT DE TOULON.

Les travaux de cet embranchement doivent être exécutés par les ingénieurs de l'Etat; les études sont terminées et soumises au ministre des travaux publics; une somme de 6 millions est en outre disponible dans les caisses publiques pour les p e n è r e s dépenses de construction.

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

On a continué, depuis la fusion, les travaux d'achèvement de la ligne d'Avignon à Marseille; il ne reste plus à faire, pour les compléter, qu'une dépense de 2 millions au plus.

LIGNES DE LA RIVE DROITE.

Aux termes de la loi du 8 juillet 1852, la Compagnie générale était tenue à exécuter des travaux de rectification sur les lignes rachetées de la rive droite du Rhône. Voici la situation de cette partie de l'entreprise :

1° Pose d'une seconde voie, entre Nîmes et Beaucaire : — sera terminée sous peu;

2° Complément du renouvellement de la voie de Cette en rails neufs de 33 kil.: — en cours d'exécution;

3° Remaniement des stations de Nîmes et de Cette;

4° Addition d'une troisième voie aux abords de la station de Nîmes;

5° Etablissement de clôtures.

Ces derniers travaux seront entrepris dès que les projets auront été arrêtés.

Le premier soin de la Compagnie générale en prenant possession des chemins de la rive droite a été d'en améliorer le service sans attendre que les travaux de perfectionnement fussent exécutés.

Il existait deux gares à Nîmes, l'une pour le service de Beaucaire, et l'autre pour celui de Montpellier; les convois ne correspondaient pas et les voyageurs étaient obligés de franchir à pied une distance de 1,500 mètres; maintenant tout le service se fait dans une seule gare, et tous les trains correspondent directement. Il en a été de même à Beaucaire pour les départs et les arrivées de et sur Alais, Nîmes, Arles, Avignon et Marseille. Le défaut de correspondance qui existait sous le régime de l'exploitation isolée, privait les chemins de la rive droite du transport des marchandises; un service spécial a été créé, et des trains de nuit organisés pour ressaisir cette branche du trafic. Toutes ces améliorations ont déjà exercé une influence heureuse sur l'exploitation, comme on le verra plus loin, mais ils ne produiront tous leurs effets économiques que lorsque les travaux des gares et ceux de renouvellement de la voie de Montpellier à Cette seront terminés, c'est-à-dire dans quelques mois.

MATÉRIEL.

Le matériel de la ligne d'Avignon à Marseille était seul en bon état; celui des autres chemins rachetés, notamment du chemin de Cette, doit être refondu, ou même complément remplacé. Il a été tenu compte de cet état des choses dans l'expertise qui a été faite lors de l'inventaire qui a précédé la prise de possession. La réduction que l'on a fait subir à la valeur de ces divers matériels ont été :

Pour Avignon à Marseille, de....	7 0/0
Pour Montpellier à Nîmes, de...	35 0/0
Pour le Gard, de..............	40 0/0
Pour Montpellier à Cette, de....	70 0/0

SITUATION FINANCIÈRE.

La première évaluation des dépenses à la charge de la Compagnie a été confirmée par les nouvelles études faites et par les travaux déjà exécutés; elle ne peut laisser qu'un excédant qui permettra d'augmenter le matériel si les besoins de l'exploitation l'exigent.

Ces dépenses doivent s'élever au maximum :

Pour le chemin de Lyon à Avignon, à	93,250,000
Pour l'embranchement d'Aix et de Toulon, y compris la somme à verser au Trésor, à	27,700,000
Pour les frais généraux et les intérêts à servir et les imprévus	5,050,000
Total,	126,000,000

Les ressources se composent :

1° Subvention de l'État pour Lyon à Avignon,	49,000,000
2° Subvention de la ville d'Aix	1,000,000
3° Emprunt de 30 millions garanti produisant,	31,238,379
4° Capital actions,	40,500,000
5° Versement de 65 fr. par action de Marseille sur 40,000	2,835,000
6° Conversion des obligations 4 0/0 des lignes rachetées en 3 0/0,	2,735,000
Total général,	127,073,379
A déduire : Frais de conversion des anciennes obligations de Marseille et d'Avignon,	1,302,160
Total,	125,771,29

Cette situation présente, sur celle contenue dans le rapport à l'assemblée générale du 31 août 1852, un accroissement de ressource de, 2,171,219

qui provient :

1° De la prime obtenue sur le placement des obligations,	238,379
2° Du bénéfice résultant de la nouvelle convention faite avec les porteurs d'éventualité,	500,000
3° Du bénéfice net de la transformation des obligations,	1,432,840

Sur l'ensemble des ressources s'élevant, comme on l'a vu plus haut, à 125,771,219, il avait été réalisé au 31 décembre 1852 — 30,426,798

Les réalisations faites ou à faire en 1853 s'élèvent à	53,995,680
Ensemble,	84,422,478

Les dépenses faites depuis l'origine et à faire en 1853 sont évaluées à	22,000,000
Les dépenses de 1854 à	35,000,000
Ensemble	57,500,000

La Compagnie n'aura donc rien à appeler avant les derniers mois de 1854, et pourra se contenter à cette époque de reporter les versements sur deux années à raison de 50 fr. par semestre finissant en 1856.

EXPLOITATION.

L'exploitation des lignes rachetées a commencé au profit de la Compagnie générale à partir du 1er août 1852 pour le chemin de Montpellier à Cette, et du 1er juillet pour tous les autres; mais cette exploitation a été faite par les agents des anciennes compagnies jusqu'après l'accomplissement de toutes les formalités de prise de possession, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1852. Ce n'est que depuis cette date que la Compagnie générale exploite par elle-même.

Les résultats de cette exploitation incomplète, avec un matériel insuffisant et en mauvais état, avec des voies trop faibles et une absence d'organisation qui faisaient perdre des transports considéaables de marchandises, ont été les suivants :

Recettes de toute nature	4,579,817 93
Dépenses	1,947,653 38
Produit net	2,632,164 55

ou 57 1/2 0/0 de la recette.

Pour avoir les recettes totales du réseau pendant le second semestre de 1852, il faudrait ajouter les produits de la ligne de Montpellier à Cette pendant le mois de juillet, soit 104,453 fr. 65 c., ce qui élève le produit brut du réseau entier pour un semestre, et dans de très-mauvaises conditions, à 4,684,271 fr. 58 c.

Le chiffre des dépenses, qui ressort à 42 1/2 0/0 de la recette brute, est remarquablement faible en raison des circonstances spéciales de l'exploitation, et permet d'espérer des bénéfices bien plus considérables lorsque les chemins de la rive droite seront mis en état, et les nouveaux services organisés de manière à répondre à tous les besoins du public.

Déjà, pendant le premier trimestre de 1852, et bien que les travaux d'amélioration soient à peine commencés, et que le nouveau tarif des houilles ait diminué le produit de ces transports spéciaux, la Compagnie a obtenu, comparativement au premier trimestre de 1852, une augmentation de recettes de 111,589 94

dont la continuation, même sans nouveau progrès, représenterait à la fin de l'année, environ	500,000 00
Les recettes totales de 1852 ayant été de	8,848,523 75
Le produit total de 1852 serait de	8,848,523 75

On peut compter, dès lors, que celui de 1854 et des années suivantes, surtout après le raccordement avec Lyon, atteindra successivement 9 et 10 millions.

L'évaluation faite lors du rachat portait seulement les recettes brutes de chacune des trois premières années à 8 millions; la première seule donnera sur cette prévision un excédant de plus de 10 0/0, malgré la réduction importante opérée sur le tarif des houilles.

Le bénéfice fait par la Compagnie générale sur les produits des lignes rachetées, *charges déduites*, ont été, pour 1852, de 1,024,740 63

Le rapport évalue le bénéfice net de 1853, charges déduites, à 1,245,000

Mais comme elle n'admet pas les augmentations qui sont à peu près certaines, on peut évaluer ce bénéfice à 14 ou 1,500,000 fr.

Tels sont les premiers résultats des conventions passées l'année dernière.

BÉNÉFICES. — RÉPARTITION.

Les bénéfices de l'exploitation incomplète des lignes rachetées, pendant un semestre pour la plupart, et pendant cinq mois pour le

chemin de Montpellier, ont été, on vient de le voir. de 2,632,164 55

A déduire :

Charges des lignes rachetées, à imputer sur le produit net, 1,607,423 92

Moitié des frais généraux, 77,500 »

1,684,923 92

Reste, 947,240 63

Les intérêts servis aux actionnaires en 1852 sur les versements fait ont été de 330,000 »

Mais les produits des placements de fonds ont donné 382,017 04

Ce qui a laissé un nouveau bénéfice de 52,017 04 au lieu d'exiger un prélèvement sur les produits de l'exploitation.

Dans cet état des choses, le Conseil d'administration a proposé de prélever sur les bénéfices disponibles un dividende de 8 fr. par action, qui emploira une somme de 640,000 »

et de porter à la réserve pour 1853 : le solde des bénéfices, 307,240 63

et le solde des produits de placements de fonds; 52.017 04

Ensemble, 359,257 67

Voilà donc une Compagnie qui, avant d'avoir construit son chemin principal, non-seulement paie les intérêts de ses actions sans rien prendre sur son capital, mais encore distribue un dividende. Ce résultat est dû tout entier à la fusion, qui profite ainsi à tout le monde.

CONVENTION AVEC LES PORTEURS D'ÉVENTUALITÉ.

On connaît déjà le nouvel arrangement intervenu entre la Compagnie générale de la Méditerranée et les liquidateurs de l'ancienne Société de Lyon à Avignon au nom des porteurs d'éventualités.

Ceux-ci ont abandonné à la Compagnie leurs droits au remboursement de la moitié du cautionnement de 10 millions, accordé par le Trésor d'une manière générale et par voie de transaction; ils reçoivent en échange pour leurs mandataires :

1° Une action de la Méditerranée, libérée à 300 fr., jouissance du 1er avril 1853 pour les intérêts et du 1er janvier 1853 pour les dividendes, en échange de 14 éventualités et 15/100.

Le cours actuel de ces actions étant de 860 fr., dont 200 seront à verser à partir de la fin de 1854, la valeur de chaque éventualité ressort ainsi à........... 46 fr. 65c.

Il sera, en outre, payé à chaque bon, sur l'actif de la liquidation......................... » 25

Valeur totale de l'éventualité.. 46 90

Un délai de trois mois est accordé aux porteurs pour accepter la convention passée en leur nom par les liquidateurs de l'ancienne Société. Passé ce délai, les porteurs qui n'auraient pas effectué l'échange de leurs titres, auront le droit de réclamer :

leur part dans la moitié du cautionnement, soit par bon..... 17 66

Plus leur part dans l'actif de la liquidation.................. » 50

Ensemble.... 18 16

Les 25 centimes qui seront comptés en moins aux porteurs d'éventualités qui échangeront leurs titres contre des actions, représentent les intérêts qui leur seront servis pendant la construction.

En conséquence de ce qui précède,

20,000 actions de la Compagnie de la Méditerranée vont être mises à la disposition des porteurs d'éventualités. Sur ce nombre, 10,000 sont restées à la souche, conformément aux statuts, et 10,000 seront fournies par les fondateurs qui avaient été obligés de les souscrire.

Le nombre total des actions de la Méditerranée se trouvera donc seulement augmenté de 10,000 et porté en tout à 90,000 actions.

LIBÉRATION DES ACTIONS.

La première convention passée avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon avait bien prévu le remboursement total ou partiel du cautionnement; mais comme celui-ci n'était pas certain, le capital avait été réglé et constitué comme si ce remboursement ne devait pas avoir lieu. Le décret qui a accordé par voie de transaction le remboursement de la moitié du cautionnement a procuré ainsi à la Compagnie de la Méditerranée une ressource de 5 millions, lui a permis ainsi d'améliorer tout à la fois la position des porteurs d'éventualités et celle de ses propres actionnaires.

On a vu tout à l'heure les conditions faites aux premiers; les seconds seront traités aussi avantageusement.

Les actions sont actuellement libérées de 225 fr.

Il a été décidé qu'un nouveau versement serait appelé du 15 au 30 mai courant ; ce versement sera de 25

Les actions seront, en outre, libérées d'office, pour leur part dans le cautionnement remboursé, de...... 50

Ensemble....... 300

En conséquence, on délivrera en échange des actions nominatives actuelles et contre versement de 25 fr. par action, des titres au porteur libérés de 300 fr.

Le dividende de 8 fr. par action sera payé en même temps, sous déduction de 4 fr. pour les intérêts à servir pendant la construction sur les 50 fr. libérés d'office et non versés.

A partir du 15 mai courant, les actions libérées de 300 fr. seront seules négociables. Pour éviter tout embarras aux actionnaires, jusqu'à ce que l'échange des actions nominatives contre des titres au porteur puisse être effectué, on estampillera les actions actuelles à mesure des versements, et elles pourront se négocier sans transfert.

RÉSUMÉ.

Le nombre et l'importance des questions traitées dans le rapport de la Compagnie de la Méditerranée lui ont donné une étendue qui ne nous permet pas de le publier cette semaine; nous en avons fait une analyse aussi complète que possible, afin de répondre à la juste impatience des actionnaires. La semaine prochaine nous espérons pouvoir donner le texte même.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Voici le texte des résolutions adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale.

PREMIÈRE RÉSOLUTION :

« L'Assemblée générale, approuvant les conclusions » du rapport, et les comptes présentés pour l'exercice » de 1852, fixe à 8 fr. le dividende dudit exercice. »

DEUXIÈME RÉSOLUTION :

« Le traité intervenu le 29 mars 1852, entre la » Compagnie de Lyon à la Méditerranée et les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer » de Lyon à Avignon, est approuvé dans toutes ses » dispositions. »

TROISIÈME RÉSOLUTION :

« En exécution du traité du 29 mars dernier, » ci-dessus approuvé, l'Assemblée générale autorise » les dispositions suivantes :

» L'appel de 25 fr. sur les actions, primitivement » fixé au 1er octobre 1853, sera exigible par anticipation, du 15 au 30 mai prochain, sous escompte de » 3/0 pour le temps qui s'écoulera entre le jour où le » versement aura été effectué à la date du 1er octobre 1853.

» Chaque action ayant effectué le versement des » cinq premiers dixièmes (ensemble 250 fr.), sera libérée d'*office* du sixième dixième (50 fr.) au moyen » de l'attribution qui lui sera faite d'une somme de » *cinquante francs* à prélever sur les *cinq millions* » *de francs* versés, dans la caisse sociale par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à » Avignon.

» Cette attribution sera faite sous une retenue de » 4 fr. représentant les intérêts à 4 0/0 sur ledit versement de 50 fr. pendant les deux années restant à » courir de la période de la construction.

» Au moyen de ladite retenue, les 75 fr. à verser » sur les actions à partir du 15 mai prochain, ainsi » que les 225 fr. déjà versés, porteront également intérêt à 4 0/0. Jouissance du 1er avril 1853. »

QUATRIÈME RÉSOLUTION :

« A dater du 15 mai prochain, il ne sera admis à la » la négociation que des actions au porteur, libérées » de trois cents francs, dividende détaché. »

CINQUIÈME RÉSOLUTION :

« L'Assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs pour organiser un service » de correspondance, par bateaux à vapeur, entre » Lyon et les points desservis par les sections du chemin de fer en exploitation.

» Le Conseil est autorisé à traiter, s'il y a lieu, pour » l'organisation de ce service, avec une ou plusieurs » entreprises de bateaux à vapeur existantes, dans la » forme et aux conditions qui lui paraîtront les plus » convenables, sauf l'approbation du gouvernement. »

Supplément.

Si quelques abonnés éprouvent un retard dans la distribution du journal, cela tient uniquement à ce que les rapports ne nous ont été remis que fort tard dans la journée de vendredi. Ce n'est qu'à force de sacrifices que nous avons pu satisfaire au désir qui nous a été exprimé de les voir paraître dans le numéro de ce jour.



Chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray.

PREMIÈRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES. — 30 AVRIL 1853.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray ont été réunis pour la première fois en assemblée générale le 30 avril dernier, dans le grand salon de l'imprimerie Chaix, rue Bergère, 20; ils étaient au nombre de 64, représentant 6,460 actions.

M. de Grimaldi, président du Conseil d'administration, occupait le fauteuil; il était assisté de MM. Goldsmid, Armand, Lélut, de Vandeul, Chauchart et de Montliart, administrateurs de la Compagnie.

Les fonctions de scrutateurs ont été remplies par MM. Lainel et Badel, et celles de secrétaire, par M. Dotezac.

Le rapport du Conseil d'administration, dont on trouvera le texte plus loin, expose d'une manière complète la situation générale de l'entreprise, et permet d'en apprécier les avantages.

Sur une dépense totale et invariable de	48,000,000
la Compagnie reçoit, à titre de subvention	10,000,000
Elle jouit d'une garantie d'intérêt et d'amortissement de 4 1/2 0/0 sur un emprunt de.. à rembourser en 50 ans.	22,000,000
L'Etat lui garantit en outre 4 0/0 d'intérêt sur un capital action de	16,000,000

De telle sorte que les produits de l'exploitation ne sont grevés que du service d'un emprunt de 22 millions, soit 990,000 fr. d'intérêt, et que tout le surplus des bénéfices se partage entre les 32,000 actions formant le capital social.

Le rapport n'entre pas dans l'évaluation des produits présumés du chemin, mais il en donne une idée en signalant combien est favorable la situation d'une ligne qui, se rattachant par ses deux points extrêmes au réseau général, étant coupé vers son milieu et parcourue sur une assez longue section par un autre chemin, sert en outre d'auxiliaire à deux grands courants de navigation, la Marne et la Saône, dont il établit la jonction, et qui lui versent leur tribut sans jamais rien pouvoir lui enlever.

Les études définitives du chemin de Blesme à Gray sont déjà approuvées pour plus de la moitié de la longueur totale, qui est de 180 kilomètres; le surplus sera soumis à l'autorité supérieure dans un délai de deux mois.

Les travaux ont été commencés dès la fin de l'année dernière entre Blesmes, point de raccordement avec la ligne de Strasbourg, et Saint-Dizier, tête de navigation de la Marne, capitale industrielle du septième groupe métallurgique, et marché régulateur du prix des fers, des fontes et des bois du nord-est de la France, comme Gray est le marché régulateur et le port d'expédition des céréales et des denrées agricoles destinées à l'approvisionnement de tout le Sud-Est. Cette section importante de Blesme à Gray (21 kilomètres) sera livrée à l'exploitation dans quelques mois, et permettra d'obtenir des revenus un an après la concession du chemin.

Les sections de Saint-Dizier à Provenchère (40 kilomètres) et de Gray à Leffonds (28 kilomètres) vont être attaquées dès que les expropriations des terrains seront faites, et comme ces sections n'offrent aucune difficulté, on pourra les ouvrir dans le courant de 1854.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur l'analyse du rapport, dans lequel nous n'avons plus à signaler d'autre fait important que la certitude qu'il ne sera pas appelé de nouveaux versements cette année.

Après la lecture du rapport, qui a été entendue avec satisfaction par les actionnaires présents, la discussion a été ouverte sur les propositions du Conseil.

La souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer a été approuvée, à la suite d'explications fournies par le président sur les motifs qui empêchent la Banque de France d'admettre les actions de Gray au bénéfice de ses avances à 3 0/0. Ces motifs disparaîtront dès qu'une section sera ouverte, c'est-à-dire dans quelques mois.

M. le président répond en même temps à des observations relatives à la non émission de l'emprunt de 22 millions. La Compagnie n'ayant pas eu besoin d'argent jusqu'ici, et les fonds de l'emprunt devant être versés au Trésor sans intérêts jusqu'à leur emploi, il n'y a pas encore eu lieu à faire cette opération; mais le Conseil la réalisera dès qu'il en sera temps et à des conditions d'autant meilleures que la prospérité générale fait abonder davantage chaque jour les capitaux vers ce mode de placement.

Les comptes présentés pour l'exercice 1852 sont ensuite approuvés à l'unanimité.

Enfin, l'assemblée vote d'abord par assis et levé, et ensuite au scrutin secret, par 121 voix contre 31, une allocation annuelle de 75,000 fr. à titre de jetons de présence des administrateurs et de traitement des membres du comité de direction.

Les membres du Conseil et cinq actionnaires qui ont des rapports personnels avec l'administration de la Compagnie, se sont abstenus de prendre part à ce vote.

En exécution de l'art. 49 des statuts, le Conseil d'administration a fixé provisoirement au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année les époques des paiements des semestres d'intérêt sur les actions.

Ces intérêts courent, à raison de 4 0/0 l'an, depuis le 16 avril 1852.

Au 30 juin prochain, chaque action aurait droit ainsi à un intérêt de	7 75
Il a déjà été payé, par imputation sur le deuxième versement échu le 5 décembre 1852	2 »
Le coupon à recevoir au 1er juillet prochain sera ainsi de	5 75

par action, et sera payé à cette date à la caisse de la Compagnie.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Rouen.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

L'assemblée générale convoquée pour délibérer sur le projet de fusion des lignes de l'Ouest et du Nord-Ouest, a eu lieu mardi dernier 3 mai, au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. de l'Espée, président du Conseil d'administration, et en présence de 300 actionnaires représentant plus de 40,000 actions. MM. de Cheppe et Lassence, comme scrutateurs, M. Michelot, comme secrétaire, complétaient le bureau.

Le rapport, lu par M. Thibaudeau, secrétaire de la Compagnie, rend compte de la marche suivie par le Conseil d'administration dans les négociations relatives à la fusion, tant avec les Compagnies du réseau normand qu'auprès du gouvernement, des motifs et des conditions de la fusion, dont les principales sont, pour la Compagnie de Rouen, l'échange d'une action actuelle pour deux actions de la fusion, et la libre disposition de son actif.

Après la lecture du rapport, l'assemblée a demandé la mise aux voix des résolutions proposées par le Conseil d'administration et a voté, à l'unanimité, une addition à l'art. 21 des Statuts investissant l'assemblée du droit de délibérer sur les propositions de fusion ou de traités avec d'autres Compagnies. Elle a donné ensuite, à l'unanimité, les pouvoirs les plus étendus au Conseil d'administration pour conclure la fusion avec les Compagnies du Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg et toute autre ligne pouvant se rattacher à la fusion desdites Compagnies.

L'assemblée, avant de se séparer, a voté des remercîments au Conseil d'administration.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 4 MAI.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Caen à Cherbourg s'est réunie mercredi dernier 4 mai, au siége de la Compagnie pour délibérer sur le projet de fusion avec les Compagnies de Rouen, du Havre et de l'Ouest.

M. le comte de Chasseloup-Laubat, président du Conseil d'administration, présidait l'assemblée, à laquelle assistaient 260 actionnaires représentant environ 22,000 actions. — Le rapport a été lu par M. Thibaudeau, conseil de la Compagnie.

Il résulte du rapport que, dans la fusion, les actions de la Compagnie de Cherbourg entrent pour 26,666 actions, c'est-à-dire que pour neuf actions actuelles sur lesquelles il a été fait un versement de 100 fr., il sera donné quatre actions de la fusion entièrement libérées.

Ces conditions, tout avantageuses qu'elles sont pour les actionnaires de Cherbourg, ont trouvé de l'opposition de la part d'un action-

naire, qui pense que la fusion doit profiter aux autres Compagnies beaucoup plus qu'à celle de Cherbourg et demande en conséquence son ajournement.

M. Thibaudeau a répondu en établissant la situation de la Compagnie de Rouen, dont les produits déjà considérables (le dernier dividende a été de 50 fr. pour l'année) sont dans une progression croissante ; l'amélioration sensible des recettes de la ligne du Havre ; la prospérité présente et à venir du chemin de l'Ouest; enfin les avantages apportés par chacune de ces Compagnies, dans la fusion, tandis que la construction de la ligne de Cherbourg n'était même pas encore commencée.

M. de Chasseloup-Laubat, en ce qui concerne plus spécialement la Compagnie de Cherbourg, a démontré que la situation qui lui est faite dans la fusion lui est entièrement favorable. — Après ces explications, que le même actionnaire a déclaré accepter comme entièrement satisfaisantes, le projet de fusion a été mis aux voix et voté à l'unanimité.

J. Mirès.

Chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Le projet de décret que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté a pour objet la concession d'un chemin de fer de Lyon à Genève avec un embranchement sur Bourg et sur Mâcon.

Le caractère international de ce chemin et son utilité politique et commerciale le recommandaient à un très-haut degré aux méditations du gouvernement.

Pour donner à notre pays toute l'activité que comportent son heureuse situation et les nombreux éléments de richesse qu'il renferme, il ne suffirait pas de relier entre elles, par des chemins de fer, les diverses contrées de l'intérieur si les mêmes voies rapides de communication ne venaient accroître et féconder nos relations avec les pays voisins.

Déjà nous touchons la Prusse, Bade, la Bavière, la Belgique par plusieurs points, et les chemins de Bayonne et de Perpignan vont nous conduire jusqu'aux portes de l'Espagne. Les frontières du Sud-Est, auxquelles tant d'intérêts nous rattachent, sont seules restées jusqu'ici en dehors de notre réseau.

Il serait, à tous égards, contraire à l'intérêt public de maintenir cette lacune. Aussi, Votre Majesté a-t-elle bien voulu donner une attention toute particulière aux divers projets destinés à la combler.

La ligne dont j'ai l'honneur de proposer la concession part de Lyon, suit la rive droite du Rhône sur le département de l'Ain, passe par Ambérieux, Saint-Rambert, Culoz, c'est-à-dire à quelques kilomètres de la frontière de Savoie et à 36 kilomètres de Chambéri, touche Bellegarde et aboutit à la frontière suisse, près du fort de l'Ecluse.

Le conseil général des ponts et chaussées, le comité des fortifications, la commission mixte des travaux publics, le comité des chemins de fer et le conseil d'Etat ont examiné ce tracé et lui ont donné la préférence sur tous les autres.

Un embranchement, se détachant d'Ambérieux, se porte sur le chef-lieu du département de l'Ain, et va rejoindre à Mâcon le chemin de fer de Lyon à Paris.

Cette combinaison, Sire, a donc le triple avantage de mettre la Suisse, d'un côté en communication avec Lyon et Marseille; de l'autre, avec Paris et le nord de la France; de nous rapprocher de la Savoie et de servir les intérêts d'un département important, jusqu'ici peu favorisé.

Ces motifs me font espérer que Votre Majesté n'hésitera pas à consacrer définitivement le classement et le tracé des chemins de fer dont il s'agit.

Quant à la partie financière du traité qui est soumise à la ratification du Corps législatif, elle repose sur des bases rè simples; elle doit procurer aux concessionnaires une rémunération d'environ 5 1/4 0/0 du capital qu'ils auront à dépenser, sauf, bien entendu, les accroissements qui pourront être le résultat particulier de l'intelligence et des efforts de la Compagnie.

A l'occasion des chemins du Centre, Votre Majesté a donné son approbation à une clause nouvelle ayant pour but de contenir la spéculation dans des bornes plus conformes à l'intérêt du crédit public.

Cette clause, qui prohibe la négociation des actions avant le versement des deux premiers cinquièmes, est destinée, en raison de son caractère moral et de l'influence utile qu'elle peut exercer, à devenir le droit commun des chemins de fer. Elle est reproduite dans le projet de décret que j'ai l'honneur de présenter à Votre Majesté.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

De Votre Majesté,

Le très-humble et très-obéissant serviteur,

Le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,

P. Magne.

Décret relatif à la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

NAPOLEON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Vu le sénatus-consulte du 23 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841 et celle du 15 juillet 1845, titre VII;

Vu la convention passée le 30 avril 1853 entre notre ministre des travaux public, agissant au nom de l'Etat, et les personnes ci-après dénommées;

Vu les certificats délivrés le 27 avril 1853 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de deux millions de francs ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention intervenue le 30 avril 1853 entre le ministre des travaux public, au nom de l'Etat, et

MM. Bartolony,
Le général Dufour,
Jayr,
Benoist d'Azy,
Blount et comp.,
Hély-d'Oissel,
Gladstone,
De Monicault,
Duc de Galliera,
Köhler,

pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, est et demeure approuvée, sauf ratification par le Corps législatif des articles dudit cahier des charges relatifs à la subvention et à la garantie d'intérêt stipulées en faveur de la Compagnie concessionnaire.

Art. 2. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action. Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 3. Notre ministre, secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 30 avril 1853.

NAPOLEON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,

P. Magne.

CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics et les personnes ci-dessous dénommées, pour la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

L'an mil huit cent cinquante-trois et le trente du mois d'avril,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sauf ratification,

D'une part;

Et MM. Bartholony (François), président du conseil d'administration du chemin de fer d'Orléans, agissant tant en son nom personnel que comme mandataire et se portant fort de MM. le général Dufour, membre du grand conseil de Genève, et Charles Kohler, banquier à Genève;

MM. Jayr (Hippolyte-Paul), administrateur du chemin de fer de Paris à Strasbourg, agissant tant en son nom personnel que comme mandataire de M. Williams Gladstone, de Londres administrateur du chemin de fer d'Orléans;

M. Benoist d'Azy (vicomte Denis), administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée;

MM. Blount (Edouard) et comp., banquiers à Paris;

M. Hély d'Oissel (Antoine-Pierre), administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée;

M. de Monicault (Alexis), membre du conseil général du département de l'Ain, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon;

M. le duc de Galliera, administrateur du chemin de fer du Nord,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'Etat, à

MM. Bartholony,
le général Dufour,
Jayr,
Benoist d'Azy,
Blount et comp.,
Hély d'Oissel,
Gladstone,
de Monicault,
duc de Galliera,
Kohler.

le chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art 2. De leur côté, les susnommés s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions dudit cahier des charges.

Art 3. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Bartholony,
Jayr,
Benoist d'Azy,
Blount et Cie,
Hély d'Oissel,
De Monicault,
Duc de Galliera.

Le ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,
Magne.

Chemin de fer de Sceaux à Orsay.

CONCESSION DE SCEAUX A ORSAY. — EXPÉRIMENTATION DES WAGONS ARTICULÉS.

Le Corps législatif a été saisi cette semaine d'un projet de loi portant ratification des engagements à la charge du Trésor, compris dans l'acte de concession du chemin de fer de Sceaux à Orsay.

Nous publierons la semaine prochaine :

Le décret de présentation,

L'exposé des motifs,

Le projet de loi,

La concession passée entre M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, pour le prolongement sur Orsay.

Cette concession, peu importante en elle-même, est de nature cependant à exercer une influence notable sur l'avenir de l'industrie des chemins de fer. Il s'agit, en effet, de compléter sur le nouveau chemin concédé les expériences déjà faites sur les trains articulés de l'invention de M. Arnoux.

Tout le monde sait que jusqu'ici, en vertu des principes qui ont servi de base à la construction des chemins de fer, les ingénieurs ont dû diriger leurs études et rédiger leurs plans en vue d'obtenir autant que possible des lignes horizontales et des alignements rectilignes, c'est à-dire éviter à tout prix les courbes à petits rayons et des pentes ou rampes excédant 5 millimètres par mètre. De là sont venus ces immenses travaux d'art et de terrassement, ces tranchées, ces remblais, ces aqueducs, ces tunnels qui font la réputation et la gloire des ingénieurs, mais qui sont la source de dépenses énormes qui s'opposent au développement des chemins de fer et à la réduction du prix des transports.

Depuis plus de dix ans, M. Arnoux s'occupe de remédier à ces inconvénients et de faire disparaître la principale cause de l'excès des dépenses de premier établissement des chemins de fer en combinant un système de voitures, dont les roues indépendantes, se prêtant à toutes les sinuosités de la voie, puissent circuler sans pertes de force et sans dangers sur des courbes à petit rayon. On conçoit aisément que si ce problème était résolu d'une manière pratique, la plupart des grands travaux d'art qui illustrent nos voies de fer deviendraient inutiles; en multipliant les courbes, on parviendait à tourner bien des obstacles, à franchir même de grandes différences de niveau, par le moyen de lacets, qui répartiraient la pente en développant la ligne, sans excéder les limites au delà desquelles les locomotives ne peuvent plus fonctionner et se transforment en machines fixes tournant sur place.

Dès 1844, M. Arnoux a obtenu la concession du chemin de Paris à Sceaux pour essayer son système de voitures articulées. Depuis sept ans, ce chemin est en exploitation et aucun accident n'a signalé l'emploi du nouveau matériel. Celui-ci, essayé en outre sur les lignes du Nord et de Lyon, s'y est parfaitement comporté, même dans le service à grande vitesse du Nord, marchant à raison de 80 kilom. à l'heure.

Si satisfaisantes que soient ces expériences, elles ne suffisent pas encore cependant pour que l'on puisse en conclure que le problème est entièrement résolu. Les lignes du Nord et de Lyon, construites sur le principe des grands alignements rectilignes et des faibles pentes, n'ont pas soumis le système des trains articulés à toutes les épreuves qui doivent résulter du service d'un chemin à petites courbes. La ligne de Paris à Sceaux réunit, il est vrai, les conditions voulues, mais elle est très courte, elle n'a pas de trafic, et ne permet pas dès lors de compléter l'expérimentation.

C'est pour satisfaire pleinement à cet égard les exigences des hommes de l'art et permettre à l'État et à l'industrie de profiter, s'il y a lieu, du nouveau système, que le chemin de Sceaux va être prolongé sur Orsay par la vallée de l'Yvette. On pourra se livrer alors à toutes les expériences à grande vitesse sur de petites courbes pour les voyageurs aussi bien qu'aux expériences à petite vitesse, mais à charges pesantes, avec des locomotives articulées pour le transport des grès exploités dans les carrières de l'Yvette, et qui alimentent en partie le service du pavage de la capitale.

La compagnie de Sceaux, ruinée par les premières expériences, méritait un encouragement de l'État; elle vient de le recevoir par la concession du prolongement d'Orsay aux conditions suivantes.

La concession est étendue de Sceaux à Orsay, et portée de 50 à 99 ans.

La compagnie reçoit de l'Etat les travaux de terrassement exécutés entre Sceaux et Palaiseau, sur 16 kilomètres, et qui ont coûté 2,100,000

Une subvention de 800,000

Une garantie d'intérêt de 3 0/0 sur 4,200,000

dont trois millions représentent la dette actuelle de la Compagnie, et douze cent mille francs doivent être empruntés à nouveau par elle.

Les charges de la Compagnie sont les suivantes :

Pose de la voie sur la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau,	600,000
Terrassements et ouvrages d'art de Palaiseau à Orsay,	500,000
Pose de la voie sur cette section,	250,000
Modification de la voie et du matériel actuels,	250,000
Matériel nouveau à construire,	250,000
Stations et ateliers,	100,000
Frais généraux,	50,000
Total,	2,000,000
couverts par la subvention de	800,000
et par un emprunt garanti à 3 0/0, de	1,200,000

Le capital en actions de la Compagnie actuelle reste tel qu'il est, sans accroissement et sans garantie de l'État. Son avenir dépend du succès des expériences qui vont être faites encore plus que des résultats de l'exploitation, M. Arnoux ayant fait cession de ses brevets aux actionnaires.

Nous faisons des vœux pour la réussite des tentatives qui vont être faites, car elle permettrait de réduire de 70 et même de 100,000 fr. par kilomètre la dépense de construction des chemins de fer dans les pays accidentés, et en rendrait l'établissement possible sur un grand nombre de points où il est impraticable aujourd'hui.

Ad. Blaise (des Vosges).

Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Assemblée générale ordinaire des actionnaires, du 30 avril 1853.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le Conseil d'administration vous a convoqués afin de vous exposer la situation de l'entreprise à laquelle vous avez prêté votre concours. Après avoir fait connaître les conditions d'existence et de succès de cette entreprise, et après avoir puisé de nouvelles forces dans l'approbation d'une première Assemblée générale, il marchera plus résolûment encore vers le but assigné à ses efforts.

Quelques détails préliminaires sur les faits antérieurs à la constitution de la Compagnie faciliteront l'exposé que nous avons à vous faire.

La configuration du territoire a destiné de tout temps l'isthme qui rattache l'Espagne à la France à devenir une de nos grandes lignes de circulation.

La dépression qui existe entre la chaîne des Pyrénées et les derniers contreforts du massif central de la France a permis au génie de Riquet, alors que les travaux publics étaient encore dans l'enfance, de créer le canal de jonction des deux mers. Lorsque les chemins de fer sont venus changer les conditions de transport, la direction de la ligne de Bordeaux à Cette, passant par Toulouse, s'est trouvée indiquée d'une manière inévitable; aussi la voit-on figurer dans le réseau des chemins de fer décrétés par la loi du 11 juin 1842, sous le nom de *ligne de l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.*

La nécessité de relier tout d'abord Paris avec les grands centres industriels et commerciaux avait fait ajourner pendant quelque temps l'exécution de cette ligne, et ce n'est qu'à la fin de la session de 1846 qu'est intervenue la loi qui la concédait à une Compagnie.

Moyennant une subvention de 15 millions de francs, cette Compagnie s'était engagée à exécuter, à ses risques et périls, la ligne de Bordeaux à Cette avec embranchement sur Castres à double voie, et pour une durée de 68 années. Son capital social, fixé à 140 millions de francs, représentait, avec la subvention de l'État, une somme totale de 1?0 millions à affecter aux travaux et à l'installation complète du service.

La crise financière de 1847 n'ayant pas permis à cette Compagnie de poursuivre l'exécution de son entreprise, sa déchéance fut prononcée par arrêté ministériel du 21 décembre 1847.

La ligne de Bordeaux à Cette, si impatiemment désirée par les populations du Midi, se trouvait ainsi condamnée à rester encore à l'état de projet.

Il appartenait au Gouvernement réparateur qui a si merveilleusement tiré le pays de l'état de prostration dans lequel il s'était affaissé, de combler cette lacune et de donner aux riches départements qui s'échelonnent de l'Océan à la Méditerranée une satisfaction trop longtemps attendue.

Quand la confiance commençait seulement à renaître, il a fait appel aux capitaux pour l'exécution de cette grande entreprise, en leur offrant des conditions en rapport avec la situation générale des affaires.

Vous avez répondu à cet appel, et vous devez vous applaudir aujourd'hui du concours que vous avez offert, car la prospérité croissante et la confiance générale sont venues améliorer beaucoup les conditions auxquelles vous avez souscrit.

Aux termes de la loi du 8 juillet 1852, la ligne de Bordeaux à Cette nous a été concédée, sauf l'embranchement de Castres, pour une durée de 99 ans; l'État paye à la Compagnie une subvention de 35 millions de francs et garantit un minimum d'intérêt de 4 0/0 avec l'amortissement calculé au même taux d'intérêt pour cinquante années sur un capital en obligations de 40 millions de francs; il garantit, en outre, 4 0/0 d'intérêt, sans amortissement, sur un capital en actions de 60 millions de francs.

La Compagnie est autorisée à ne poser qu'une seule voie sur toute l'étendue de la ligne, jusqu'au moment où le développement de la circulation nécessitera la pose d'une seconde ligne de rails.

Dans ces conditions, la somme de 135 millions affectée par le décret de concession à la construction de la ligne principale seulement, sans l'embranchement de Castres, avec une seule voie, nous avait paru largement calculée; le résultat de nos études sur le terrain nous a donné l'assurance que ce chiffre ne serait pas complétement atteint; l'élévation de la subvention de l'État de 15 millions à 35 millions, et la réalisation d'une partie du capital par des obligations portant un intérêt fixe nous placent d'ailleurs dans une situation beaucoup plus favorable que la Compagnie qui nous a précédés.

Mais là ne s'arrêtent pas les avantages qui nous ont été assurés.

Le chemin de fer était exposé à la concurrence d'une ligne de navigation artificielle, sur tout son parcours, concurrence redoutable surtout dans la vallée de la Garonne.

Le Gouvernement, dans un esprit de sage prévoyance et en s'appuyant sur les résultats consacrés par l'expérience de l'Angleterre, a consenti à faire du canal latéral à la Garonne l'auxiliaire de la voie ferrée. Des tarifs modérés, fixés par le Gouvernement, pour le canal, assurent à la fois aux localités traversées le bénéfice qu'elles devaient attendre de ce grand travail, qui n'a pas coûté moins de 60 millions de francs, et à la Compagnie une source importante de revenus; la Compagnie y trouvera en même temps de grandes facilités pour l'exécution de ses propres travaux.

Les produits bruts du chemin de fer de Bordeaux à Cette, non compris ceux de l'embranchement de Castres, étaient estimés en 1845, par MM. Fremy et Jahan, à la somme totale de 9 400,000 fr. A cette époque, on déduisait, pour l'évaluation des dépenses, 50 0/0 de la recette brute; maintenant que l'expérience a mieux fait connaître les conditions d'exploitation des grandes lignes, et que d'importantes économies ont été apportées dans les différentes branches du service, cette proportion doit être réduite; en tenant compte, en outre, des dispositions que nous avons adoptées pour la construction de la voie et du matériel, et des facilités que la concurrence des houilles étrangères et indigènes nous offrira pour nos approvisionnements, nous n'hésitons pas à réduire cette estimation d'un cinquième et à évaluer le produit net à 60 0/0 de la recette brute, soit à 5,640,000

L'exposé des motifs du projet de loi présenté le 18 juin 1852 au Corps législatif évalue le revenu du canal à 850,000

C'est donc un revenu total de 6 490,000 sur lequel les évaluations officielles nous permettent de compter.

Dans ces estimations, on n'avait pu tenir compte que du trafic existant et de son développement ordinaire. Depuis qu'elles ont été faites, le mouvement a toujours été en s'augmentant, et des sources nouvelles de produits nous seront ouvertes par l'exécution du réseau central et du réseau pyrénéen, qui n'étaient à cette époque qu'à l'état de projets d'une réalisation problématique; on avait enfin laissé de côté la question du détournement des marchandises qui traversent actuellement le détroit de Gibraltar.

Ces évaluations ne peuvent donc être considérées que comme un minimum.

Si l'on estime en nombres ronds à 5 0/0 l'annuité à servir aux obligations pour payer l'intérêt et l'amortissement en 50 années, soit, en totalité, à 2,000,000 f.

le revenu assuré au 60 millions d'actions afférentes à la ligne principale de Bordeaux à Cette serait de 4,490 000

C'est ce revenu que viendront accroître toutes les économies réalisées sur les dépenses de construction et d'exploitation, et l'augmentation du trafic résultant à la fois de l'accroissement normal et régulier de la circulation et des sources nouvelles de produits qui nous seront ouvertes.

Il nous reste à vous rendre compte des circonstances dans lesquelles les embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan ont été ajoutés, par la convention du 24 août 1852, à la ligne qui forme l'objet principal de votre entreprise.

Depuis longtemps la nécessité de mettre Bordeaux et Paris en communication avec l'Espagne avait été reconnue, et la ligne de Bordeaux à Bayonne a dû figurer dans le réseau classé par la loi du 11 juin 1842; ce chemin de fer est dans des conditions d'exécution très-faciles; mais en même temps il parcourt une région peu peuplée; s'il est destiné, dans un avenir prochain, à créer un mouvement qui n'existe pas encore, et que nous nous appliquerons à développer sur l'échelle la plus large, il n'était pas cependant susceptible de payer à une compagnie industrielle les frais de sa construction; l'État devait donc intervenir dans les dépenses pour une forte part.

Des considérations de même nature s'appliquent à l'embranchement de Narbonne à Perpignan; nécessaire pour la défense du territoire, pour relier la ville de Perpignan et le port militaire de Port-Vendres au réseau des chemins de fer intérieurs, pour servir de tête à une seconde ligne de communication avec l'Espagne, il ne pouvait pas non plus être concédé aux mêmes conditions que la ligne principale.

Le Gouvernement nous ayant manifesté l'intention de joindre ces deux embranchements à notre concession, nous avons dû, après examen, réclamer une subvention proportionnellement plus considérable. La dépense totale pour les 260 kilomètres de développement de ces lignes accessoires, la reconstruction de la voie du chemin de Bordeaux à la Teste, était évaluée à 34,500,000

Cette somme est représentée par :

Une subvention de l'État de	16,500 000
Un emprunt garanti par l'État de	11,000,000
Une émission supplémentaire d'actions de	7,000,000

Ces actions ont été comprises dans les 130,000 actions formant le capital social.

La subvention de l'État qui, pour la ligne principale, était de 26 0/0, a été ainsi portée pour les embranchements à 48 0/0.

Rattachés à la ligne principale, ces embranchements exerceront une heureuse influence sur son trafic, et fourniront largement la compensation des dépenses peu considérables que la Compagnie aura à faire pour leur exécution.

La concession des embranchements résultant de la convention du 24 août 1852, n'était que provisoire; elle a été rendue définitive par le décret du 24 mars dernier, et, en ce qui touche les clauses financières, par le vote récent du Corps législatif.

La concession des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne comprend donc :

Le canal latéral, d'un développement de	209	kilom.
La ligne de Bordeaux à Cette, de	481	—
La ligne de Bayonne par Dax avec embranchement sur Mont-de-Marsan, d'un développement de	196	—
L'embranchement de Perpignan, d'un développement de	64	—
Soit un développement total de	950	kilom.

non compris le chemin de Bordeaux à la Teste dont l'usage et la jouissance vous ont été assurés par la convention du 21 septembre dernier.

Le canal latéral étant complétement achevé et mis en état d'exploitation aux frais de l'État, les ressources disponibles pour la construction des lignes de chemin de fer s'élèvent,

Savoir :	
Subvention de l'État	51,500,000 fr.
Capital à réaliser sous forme d'emprunt	51 000,000
Capital en actions	67,000,000
Total	169,500,000

Soit, pour 741 kilomètres, 230,000 f. par kilom.

En partant des données statistiques précédemment exposées, et déduction faite des recettes du canal, on arrive à constater, pour le produit kilométrique rapporté à la longueur de la voie ferrée, les nombres suivants :

Produit brut par kilomètre	15 161 fr.
Produit net	9,2[illegible]0

Ce résultat, comparé à ceux des lignes moins favorisées, indique la modération des évaluations qui ont été faites pour le calcul des revenus, et justifie nos prévisions d'augmentation rapide.

Pour achever de vous faire apprécier la situation dans laquelle se trouve placée votre entreprise, il nous suffira de vous faire remarquer que, tout accroissement de produit net profitant exclusivement aux actions, le revenu de celles-ci sera augmenté de 2 3 p. 0/0 pour chaque augmentation de 1,000 fr dans le produit brut kilométrique. C'est là un des effets les plus avantageux du mode de répartition du capital en obligations portant un intérêt fixe et en actions auxquelles profitent toutes les augmentations de produit que l'avenir réserve aux entreprises de chemins de fer, sans que le revenu puisse descendre, dans le cas où l'on voudrait supposer le concours des éventualités les plus défavorables, au-dessous de 4 0/0 garanti par l'État pendant cinquante années.

Après vous avoir exposé la situation de la Compagnie au moment où elle a obtenu la concession, il nous reste à vous présenter quelques observations sur l'avenir réservé à votre entreprise en dehors des prévisions officielles.

La région traversée par la ligne de Bordeaux à Cette et par ses embranchements est une des plus riches en produits exportables. L'achèvement de la grande ligne de navigation entre les deux mers, la construction d'un chemin de fer aboutissant à quatre ports de la Méditerranée, à trois ports sur l'Océan, en communication directe avec le reste de la France par la ligne de Bordeaux à Paris, par celle de Lyon à la Méditerranée, et bientôt par celle de Paris à Tarbes par Agen, à Pau par Dax, et à Foix et Saint-Gaudens par Toulouse, sont, pour le Midi, deux circonstances dont il est difficile de calculer toute la portée, au point de vue de l'accroissement de la production locale et du mouvement commercial.

La construction du chemin de fer qui peut descendre à des prix de transport presque égaux à ceux des canaux les plus perfectionnés et la baisse de prix qui résultera sur la voie navigable de l'achèvement du canal latéral, placeront cette région dans une situation inconnue jusqu'à ce jour pour les facilités de transport. L'exemple des départements du Nord est frappant ; la création du chemin de fer du Nord ne les a pas seulement dotés d'une voie de circulation rapide, qui met Lille à cinq heures de Paris, elle a surtout amélioré profondément les conditions du transport des marchandises. Dans de telles conditions, les départements que nous traversons et qui échangent entre eux ou fournissent à l'exportation des produits très-variés : houille, minerais, fers, bois, résines, sels, vins, eaux-de-vie, céréales, produits manufacturés, sont appelés, par la création du chemin de fer, à voir augmenter leur production dans des limites fort étendues et qu'il serait impossible de fixer dès à présent.

Placées aux deux extrémités de notre ligne, les villes de Bordeaux et de Cette sont destinées à devenir les auxiliaires les plus actifs de notre double trafic : sur la voie de fer et sur la ligne navigable ; Bordeaux est appelé à retrouver son ancienne activité, et Cette à voir ses progrès récents se consolider et se développer sur une large échelle.

L'établissement du chemin de fer de Bordeaux à Cette, aussi bien par les facilités de transport qu'il est appelé à créer que par les conditions nouvelles dans lesquelles il placera la ligne des canaux de jonction des deux mers, réalisera la grande conception de Riquet.

Quelle que soit la proportion de tonnage à prélever, dès que la ligne entière sera achevée, sur le mouvement énorme qui emprunte le détroit de Gibraltar, notre Compagnie ne peut manquer d'y trouver une source considérable de revenus.

L'exemple du canal du Midi, qui, par un premier abaissement de tarif pour les marchandises circulant d'une mer à l'autre, vient de détourner près de 70,000 tonnes en une seule année, justifie nos prévisions à ce sujet.

L'achèvement des chemins de fer auxquels aboutit notre ligne, ou qui viennent s'y embrancher, la concession récente du réseau des chemins de fer du centre, la construction du réseau pyrénéen, dont nous allons vous entretenir, sont autant d'éléments propres à développer, dans la région que nous sommes appelés à desservir, un grand nombre de voyageurs et de marchandises, en dehors des prévisions qu'il était permis d'établir à l'époque où les statistiques officielles ont été faites.

C'est surtout au point de vue du développement industriel et commercial que se fera sentir l'action de notre ligne.

Le Grand-Central, établi surtout pour donner une issue aux départements de l'intérieur vers la mer et vers les grands centres de consommation et de commerce, nous amènera les productions agricoles, minérales et métallurgiques d'une grande partie des contrées qu'il va sillonner ; en première ligne, nous placerons les houilles et les fers des mines et des usines établies dans le bassin d'Aubin.

C'est à Montauban que viendra s'embrancher sur notre ligne et sur le canal latéral à la Garonne, la section du Grand-Central qui, à partir des rives du Lot, traverse le bassin d'Aubin ; arrivés à ce point, les produits de ce bassin trouveront un écoulement également facile vers les deux mers, où ils pourront aboutir sans transbordement, après avoir été chargés sur le lieu même de production.

Nous rencontrons encore à notre portée le bassin houiller d'Alais, déjà relié au port de Cette par une ligne continue de chemins de fer et celui de Graissessac, qu'un chemin de fer récemment concédé doit rattacher à notre réseau.

Le port de Cette, dont le mouvement a déjà pris tant d'importance, sera donc plus favorablement placé qu'aucun autre pour fournir à la marine à vapeur le combustible qui lui est nécessaire.

A ce point de vue, le chemin de fer du Midi est appelé à réagir de la manière la plus heureuse sur le développement de ce port, et par suite à trouver un nouvel aliment à son propre mouvement.

L'établissement du réseau pyrénéen exercera en outre l'influence la plus favorable sur notre double trafic ; aboutissant, d'une part, au centre métallurgique de l'Ariége, dans lequel il importera la houille et dont il exportera les produits ; d'autre part à Tarbes, se prolongeant jusqu'à Bayonne et à Bordeaux par Pau, traversant des contrées fertiles et sans débouchés, cet ensemble de voies ferrées est destiné à mettre en mouvement des produits variés dont s'enrichira la circulation totale de nos lignes de fer et de notre voie navigable.

La création des chemins de fer espagnols dont nos embranchements sont la tête nous apportera à son tour un contingent de transports qui, s'ajoutant à notre trafic ordinaire, pourra exercer enfin une influence marquée sur nos recettes.

Cet exposé était nécessaire, messieurs, pour vous faire apprécier toute l'importance de la concession qui vous a été accordée. Il en ressort ce fait, qui ne vous a pas échappé, que le chemin de fer du Midi, tracé transversalement à toutes les lignes exécutées ou à construire dans cette région et étroitement liée à la fortune des ports de Bordeaux et de Cette, destiné à développer la production minérale, industrielle et agricole des départements qu'il traverse ou qu'il touche, favorise tous les grands intérêts auxquels il se trouve associé, sans en froisser aucun.

Nous avons maintenant à vous entretenir de l'organisation de l'administration de votre compagnie et de la direction des travaux de construction, et à vous dire quelles sont les mesures que nous avons prises pour arriver à une prompte exploitation.

Le nombre des administrateurs, fixé par l'art. 17 des statuts à 15 membres, était, en vertu de l'art. 12, exceptionnellement composé de 16 membres pris parmi les soumissionnaires de l'entreprise. Par un scrupule honorable, M. Dufrézac (Edouard), l'un d'eux, a cru devoir se retirer ; nous avons regretté cette résolution qui nous a privés du concours d'un collaborateur expérimenté dans l'industrie des transports. Par cette démission le nombre des membres du Conseil s'est trouvé réduit au chiffre statutaire de 15. Depuis, un de nos collègues et amis, M. Léon Faucher, a désiré que son nom cessât de figurer dans le Conseil ; nous avons accepté sa démission qu'en nous réservant d'avoir recours à ses lumières dans toutes les circonstances importantes.

Le Conseil a, aux termes des statuts, désigné pour le remplacer M. Georges Thurneyssen ; cette nomination sera soumise à votre ratification.

Le Conseil se trouve ainsi composé :

MM. Emile Pereire, président ;
A. d'Eichthal, vice-président ;
Ernest André ;
N. Baduel ;
S. Bertin.
L. R. Bischoffsheim ;
V. Cibiel ;
Damas Junior ;
Duc de Galliera ;
Isaac Pereire ;
F. Samazeuilh ;
David Salomons ;
Ch. Séguin ;
Georges Thurneyssen ;
J. Vignerie.

L'art. 27 des statuts autorisait le Conseil d'administration à déléguer ses pouvoirs, pour les affaires courantes, à un ou deux comités pris dans son sein, composés chacun de cinq membres et siégeant, l'un à Paris, l'autre à Bordeaux.

Le Conseil d'administration centralisant toutes les affaires de la Société, il a renoncé à former un comité à Paris, et s'est borné à en constituer un à Bordeaux, qui se compose de :

MM. Baduel,
Bertin,
Damas Junior,
Isaac Pereire,
F. Samazeuilh.

La direction active des affaires de la Société a été confiée, sous l'autorité immédiate du Conseil, à un comité composé d'ingénieurs en chef éprouvés dans la construction et l'exploitation des chemins de fer et qui s'appuient sur leur mutuelle expérience ; les membres actifs de ce comité sont :

MM. Emile Clapeyron, ingénieur en chef des mines et du chemin de fer du Nord ;
Eugène Flachat, ingénieur en chef du chemin de fer de Saint-Germain ;
De Verges, ingénieur en chef des ponts et chaussées.
Lechatelier, ingénieur en chef des mines, leur est adjoint comme conseil.

Ce comité nous éclaire sur toutes les résolutions que nous avons à prendre, et nous permet d'avancer sans hésitation et sans perte de temps vers l'achèvement de l'œuvre à laquelle nous nous sommes dévoués.

En adoptant ce système, nous étions naturellement conduits à fractionner la direction locale des travaux en sections dont l'étendue varie avec leur importance.

Cette organisation, adoptée pour la période d'exécution des travaux, nous permettra de les achever avec une grande promptitude et nou

donne de précieuses garanties d'économie. L'émulation qui s'établit entre les ingénieurs qui, en acceptant la direction du service des différentes sections, nous ont prêté le concours de leur expérience et de leur savoir, ne peut qu'exercer l'influence la plus favorable sur le succès de notre entreprise, ainsi que nous avons déjà pu en juger par les études dont nous allons vous exposer l'état

La ligne de Bordeaux à Cette et l'embranchement sur Bayonne ont été divisés en sept sections, d'une longueur moyenne d'environ 100 kilomètres et confiées chacune à un ingénieur en chef et à des ingénieurs ordinaires placés sous ses ordres.

Ingénieurs en chef.

1re section.

De Bordeaux à Tonneins, M. Saige.

2e section.

De Tonneins à Castel-Sarrasin, M. Debauge.

3e section.

De Castel-Sarrasin à Avignonnet, M. Surell.

4e section.

D'Avignonnet à Trèbes (près de Carcassonne), M. Alby.

5e section.

De Trèbes à Narbonne, M. Carvallo.

6e section.

De Narbonne à Cette, M. Bommart.

7e section.

De Lamothe à Bayonne et à Mont-de-Marsan, M. Petit.

Le service de la section de Narbonne à Perpignan sera organisé ultérieurement sans augmentation du cadre actuel.

Presque toutes les parties du tracé définitif de la première section, de Bordeaux à Tonneins, sont arrêtées; il ne reste à fixer que quelques kilomètres qui précèdent la station de Bordeaux. Une partie des avant-projets a déjà été adressée à M. le ministre des travaux publics.

La traversée de la Garonne doit s'effectuer à Langon, dans des conditions d'économie aussi avantageuses qu'il était possible de l'espérer.

La deuxième section de Tonneins à Castel-Sarrasin est une de celle dont le tracé est le plus difficile à établir pour rester dans les conditions d'économie dont la Compagnie ne doit pas se départir. Une première partie du tracé définitif de 55 kilomètres de longueur, à partir du port Saint-Marie, a déjà été soumise à l'administration; les autres parties sont terminées ou sur le point de l'être.

Les deux premières sections exigeront la construction de ponts sur la Garonne, à Langon, sur le Lot, à Aiguillon, et peut-être aussi sur le Tarn, à Moissac. Pour que l'ouverture du chemin ne soit pas retardée par ces travaux d'art, on s'est attaché à déterminer, dès le principe, les points où ils doivent être établis, et l'on a mené de front la confection des projets de ces travaux et ceux du tracé définitif, de manière à pouvoir les commencer dès le début de la campagne de 1853.

Le service de la 3e section, qui s'étend de Castel-Sarrasin à Avignonnet, sur une longueur de 112 kilomètres, a été organisé le dernier; néanmoins les études ont marché avec rapidité et seront incessamment soumises à l'examen du Conseil.

Les études de la 4e et de la 5e section, qui comprennent ensemble les parcours d'Avignonnet à Narbonne, sont en grande partie terminées et les avant-projets de 40 kilomètres de Carcassonne vers Narbonne ont été déposés au ministère des travaux publics.

La sixième section complète la ligne principale de Narbonne à Cette. Le cahier des charges laissait indéterminé le tracé entre Béziers et Cette; des études comparatives très-complètes ont été entreprises sur trois directions différentes; l'administration adoptera, sans doute, celle qui répond le mieux au triple intérêt de la Compagnie, de la circulation générale et des intérêts locaux. Ces études viennent d'être soumises à M. le ministre des travaux publics.

La section de Bayonne à Bordeaux, Dax et Mont-de-Marsan présente, pour l'étude comme pour l'exécution, de grandes facilités; aussi les avant-projets ont pu être terminés, malgré la saison défavorable sur toute la partie entre le chemin de fer de la Teste et Bayonne.

Cette portion de 155 kilomètres est en ce moment soumise à l'examen de l'administration.

Nous allons maintenant vous entretenir des mesures que nous avons adoptées pour l'établissement de la voie de fer et du matériel.

Les commandes de rails ont été les premières dont nous nous sommes occupés; l'importance des besoins auxquels avaient à répondre les usines métallurgiques pouvait nous faire craindre quelques retards dans la livraison de cette partie du matériel fixe; nous avons pu cependant traiter à des conditions avantageuses pour la totalité des besoins et à des époques de livraison qui nous permettront de devancer le terme fixé pour l'achèvement des diverses sections de la ligne principale et des embranchements.

Préoccupés des inconvénients qui ont été constatés depuis quelques années dans le système des voies exclusivement employées en France, et cherchant surtout à mettre l'ensemble de notre ligne dans des conditions qui assurent une grande économie avec une circulation très-active, nous avons été conduits à entrer largement dans le système de voies à supports longitudinaux, dont la supériorité est actuellement constatée en Angleterre par une longue expérience.

Pour les embranchements, dont le trafic sera toujours moins considérable, nous avons adopté le système de voie de M. Brunel, employé jusqu'à ces derniers temps sur le Great-Werstern et ses embranchements. Les rails seront appliqués sur des longrines en bois de pin préparé que les Landes nous fournissent à des prix très-avantageux.

Sur la ligne principale, où nous devons assurer à la circulation une régularité d'autant plus grande qu'une seule voie devra suffire pendant longtemps au mouvement dans les deux sens de transports considérables de toute nature, nous devions rechercher un système qui satisfît le plus possible à cette condition, en même temps qu'à celle d'économie dans les frais d'exploitation. Sur l'avis unanime des ingénieurs qui composent notre Comité de direction des travaux, nous avons adopté la voie de M. Barlow, qui a déjà reçu en Angleterre la sanction d'une expérience de plusieurs années, et qui continue à jouir d'une grande faveur auprès des ingénieurs appelés dans ce pays à construire des voies nouvelles.

Les avantages de ce système sont: l'économie des dépenses de premier établissement, lorsque, tenant compte des frais d'entretien et de renouvellement, on le met en parallèle avec le système ordinaire de rails sur traverses; la fixité des joints qui fait disparaître le mouvement de cahotement la simplicité de la pose et l'entretien résultant de la diminution du nombre des pièces et du mode d'assiette sur le ballast, la conservation du matériel roulant, enfin la sécurité de la circulation, qui n'est plus compromise par la rupture des rails ou de leurs supports. Ces avantages nous ont paru assez prononcés pour que nous n'ayons pas craint de faire sur la ligne principale tout entière l'application de ce système.

En traitant les premiers avec la Société qui exploite en Angleterre et en France le brevet de M. Barlow, nous avons obtenu des conditions favorables pour l'usage de ce brevet.

Les marchés passés jusqu'à ce jour comprennent les rails, le bois, la préparation des longrines et divers accessoires nécessaires pour la pose complète de la voie. Leur importance totale est de 2.;039 0 0 francs.

Le cahier des charges nous autorisait, dans le cas où la voie des embranchements serait posée sur longrines, à réduire le poids des rails à vingt kilogrammes. Nous n'avons pas usé de cette faculté; nous avons pensé qu'il était nécessaire d'augmenter ce poids afin de pouvoir donner les plus grands développements à notre trafic. Les rails des embranchements de Lamothe à Bayonne et à Mont-de-Marsan et de Narbonne à Perpignan pèseront trente kilogrammes; ils seront placés sur longrines, ce qui équivaut à trente-sept kilogrammes sur traverses. Pour les accessoires de la voie de fer, des offres nous sont faites par de nombreux ateliers, et nous avons la certitude de traiter à des conditions avantageuses pour ces fournitures, qui n'ont encore aucun caractère d'urgence.

Pour le matériel roulant comme pour la voie de fer, l'état des usines, surchargées de commandes, nous imposait l'obligation de pourvoir immédiatement aux besoins les plus pressés.

Nous avons déterminé d'abord l'importance même de ce matériel, en tenant compte du trafic que doit fournir l'exploitation dès le début, en recherchant des assimilations dans les faits constatés par l'expérience. — Nos ingénieurs ont, en outre, arrêté les dispositions générales des machines locomotives, des voitures et des wagons, toutes combinées en vue d'une exploitation économique et puissante; c'est assez dire que nous sommes entrés dans la voie des véhicules d'une grande capacité et des machines susceptibles de remorquer des convois rapides et fortement chargés. — Nous sommes arrivés ainsi à fixer la composition du matériel roulant à :

170 machines locomotives;

340 voitures et wagons pour le service des voyageurs;

1,400 wagons de marchandises à dix tonnes de chargement.

La condition d'exploitation sur une seule voie et la nécessité de donner aux voyageurs de nombreuses occasions de déplacement pour activer la circulation locale, devait nous conduire à compléter les trains de voyageurs par l'adjonction d'un certain nombre de wagons de marchandises; nous avons dû en conséquence, tout en conservant à notre type le plus général de machines la vitesse qu'exige la circulation des voyageurs, lui donner une grande puissance de traction. Nous avons adopté pour ce type le système des machines à six roues dont quatre couplées.

Ce matériel réunira, dans la construction, tout le perfectionnement que la pratique des dernières années a sanctionné.

Nous avons traité définitivement, et, dans quelques cas, d'une manière provisoire avec divers constructeurs pour la fourniture d'une partie de ce matériel.

Les commandes se composent de:

50 machines locomotives mixtes;
20 voitures de première classe;
31 *id.* de deuxième classe;
50 *id.* mixtes;
60 *id.* de troisième classe;
40 wagons à bagages;
900 *id.* à marchandises;
2.500 paires de roues de wagons montées sur essieux.

Le chiffre de ces commandes s'élève à la somme de 7,1;4,062 fr. 50 c.

Nous avons également traité pour la fourniture de l'outillage nécessaire aux ateliers de réparations.

Cette commande, qui ne comprend que les machines-outils, et laisse en dehors tous les accessoires nécessaires à l'installation, s'élève à 280,000 fr.

Il ne reste plus à commander que l'outillage des dépôts et quelques éléments accessoires du matériel; nos ingénieurs auront, prochainement réglé ces derniers détails.

Nous nous sommes appliqués, autant que possible, à faire exécuter les travaux relatifs à la fourniture de notre matériel sur la ligne même; c'est ainsi que nous avons commandé à M. Buddicom, à la condition de les faire construire à Bordeaux, tous nos wagons de marchandises, et que nous avons confié à M. Reynaud, de Cette, le soin de monter les roues de ces wagons.

Les fournitures de rails pourraient seules nous retarder dans l'ouverture des diverses sections de la ligne, si nos commandes n'avaient point

té faites dès l'origine en vue de l'exécution complète de la ligne principale, et des embranchements dans les conditions prescrites par le cahier des charges.

En effet nous avons dû commander en sus du développement total de la voie simple à poser, une longueur supplémentaire de 200 kilomètres pour les gares d'évitement et les voies de service dans les stations; la totalité de ces voies ne deviendra utile que lorsque le trafic aura pris tout son développement. Nous pourrons donc disposer de la plus grande partie des rails correspondant à ce surcroît de longueur pour combler les lacunes qui existeraient encore sur la voie définitive au moment de l'achèvement des travaux.

Les époques fixées par le cahier des charges pour l'ouverture des diverses sections sont :

1° De Bordeaux à Langon,
2° De Cette à Béziers,
3° De Lamothe à Bayonne,
4° L'embranchement de Mont-de-Marsan, *le 24 août* 1854;
5° De Langon à Agen,
6° De Narbonne à Perpignan, *le 24 août* 1856;
7° D'Agen à Toulouse, le 24 août 1857;
8° De Toulouse à Béziers, le 24 août 1858;

Nous serons en mesure d'exploiter les trois premières sections de Bordeaux à Langon, de Cette à Béziers et de Bordeaux à Bayonne, présentant ensemble un développement de 300 kilomètres, à l'époque fixée par le cahier des charges, c'est-à-dire à la fin du mois d'août de l'année prochaine.

L'ouverture du chemin de Bayonne pourra d'ailleurs devancer de beaucoup cette époque.

Si nos fournisseurs de rails peuvent, ainsi qu'ils nous l'ont fait espérer, hâter les premières livraisons qu'ils ont à nous faire, cette ligne entière pourrait être livrée à la circulation des voyageurs dans les premiers mois de l'année 1854.

La voie de Béziers à Toulouse sera posée dans les derniers jours de l'année 1854, en même temps que Mont-de-Marsan se trouvera rattaché à la ligne de Bordeaux à Bayonne.

Enfin, la lacune restant entre Toulouse et Langon sera successivement comblée jusqu'à Agen avant le mois de juillet 1855, et enfin jusqu'à Toulouse au mois d'octobre suivant.

Dans ces sections, comme dans les premières si nous parvenons à obtenir une plus prompte livraison de rails, nous pourrons ouvrir à des époques plus rapprochées. Nous avons pris nos mesures pour n'être retardés nulle part par les travaux.

L'embranchement de Perpignan, le dernier terminé, pourra être mis en exploitation dans les premiers mois de 1856.

Nous aurons donc devancé de près de trois années l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en communication des deux ports de Cette et de Bordeaux.

L'exploitation du canal entre Bordeaux et Toulouse nous permettra d'ailleurs d'attendre avec plus de patience l'ouverture de l'ensemble de cette ligne, et facilitera beaucoup le transport des matériaux nécessaires à nos constructions.

Canal latéral.

C'est ici l'occasion de vous entretenir plus spécialement du canal latéral.

Exploité d'abord jusqu'à Agen, depuis peu de temps jusqu'à la Bayse, le canal est livré à la circulation sur 141 kilomètres.

M. Sureil, ingénieur de la troisième section du Chemin de fer, est en même temps chargé de l'administration du canal, et il a procédé à la réception contradictoire avec les ingénieurs de l'État, et le 10 mai aura lieu la prise de possession par la Compagnie. Nous espérons que le délai fixé par le cahier des charges pour l'achèvement des travaux sur les 60 kilomètres qui restent à livrer à la Compagnie entre la Bayse et Castels sera notablement abrégé; nous serons alors en possession de la plus belle ligne de navigation artificielle qui existe en France, tant au point de vue de l'exécution des ouvrages qu'au point de vue des facilités d'entretien et d'exploitation.

Les terrains qui servent d'assiette au canal forment un domaine considérable, dont le revenu a été évalué par M. le ministre des travaux publics, tant pour la pêche que pour les plantations, à 151,000 fr. par an.

La Compagnie est, en outre, autorisée à concéder à son profit, pour la création de moteurs hydrauliques et pour l'irrigation de la vallée de la Garonne, le volume d'eau qui ne sera pas utilisé par la navigation, et les revenus de ce chef ont été évalués, également par M. le ministre des travaux publics, à 200,000 fr.

Le mouvement des marchandises s'est développé rapidement au fur et à mesure de l'allongement des parcours navigables, et malgré les difficultés que présentait encore la navigation sur une partie de la Garonne.

Ce mouvement, qui était en 1851 de 211,000 tonnes, s'est élevé en 1852 à 253,000 soit une augmentation de 20 0/0.

Cette augmentation s'annonce comme devant suivre en 1853 une progression encore plus rapide; en effet le tonnage, qui avait été dans le premier trimestre 1852 de 20,600 tonnes, s'est élevé dans les trois derniers mois à 35,214 — ce qui présente, par rapport à 1852, une augmentation de 70 0/0.

Jusqu'ici les droits sur le canal ont été maintenus par l'État dans les limites des droits perçus sur la Garonne; cette mesure était utile pour créer la circulation.

Le moment est arrivé où il est possible d'établir des tarifs commerciaux; le Conseil d'administration a déjà reçu les projets préparés par M. Sureil et par le comité de direction de Bordeaux; il en résulte que, sans porter une atteinte préjudiciable aux intérêts du commerce et des entreprises de navigation, et tout en restant au-dessous du *maximum* du cahier des charges, la Compagnie pourra dès à présent trouver dans l'exploitation une ressource importante de revenus.

Le budget des recettes préparé pour l'année 1853, sur un mouvement présumé de 200,000 tonnes, portait la recette à 475,321 fr.

Les résultats déjà constatés pendant le premier trimestre nous permettent d'espérer que ce mouvement sera obtenu pendant les huit mois qui resteront à courir jusqu'à la fin de l'année; ce sera donc pour l'année entière une recette de 713,981 fr.

En supposant que l'ouverture de 60 kilomètres qui restent à livrer n'augmentent la recette que proportionnellement à leur parcours, ce serait une somme de 283,700 fr. à ajouter à la recette actuelle, et pour le canal entier .... 997,681 fr.

La recette brute des transports avait été évaluée par M. le ministre à........................ 967,000 fr.

Si l'on tient compte de l'augmentation successive que le transport des marchandises est destiné à éprouver encore pendant de longues années, on peut admettre sans crainte que le canal, même lorsque le chemin de fer sera concurremment exploité, conservera une recette supérieure à l'évaluation officielle.

Le transport des matières encombrantes comme la houille, les matériaux de construction, les engrais, est à peine développé, et cependant c'est là un des éléments les plus productifs sur lesquels il soit naturel de compter.

M. le ministre, dans son exposé des motifs, a évalué les dépenses d'exploitation à 308,000 fr. pour la ligne entière : nous ne dépasserons pas cette évaluation, surtout lorsque le service du chemin de fer et du canal se prêteront un mutuel appui.

En résumé, messieurs, le canal latéral est un instrument de trafic d'une valeur considérable dont le Conseil d'administration s'appliquera à tirer tout le parti possible; et, sous ce rapport, nous sommes encore heureux de constater que l'intérêt de la Compagnie se trouve intimement lié avec celui des populations de la vallée de la Garonne.

Nous espérons, à l'aide des ressources de toute nature que possède une Compagnie de chemin de fer, en capitaux, matériel et personnel, démontrer une fois de plus, et sous une nouvelle forme, quels services l'industrie privée peut rendre au pays en exploitant les grandes voies de communication perfectionnées dont l'a doté la prévoyance du gouvernement.

Nous aurions désiré vous soumettre un devis exact et détaillé des dépenses qu'entraînera la construction; mais tous les travaux de nos ingénieurs ne nous sont pas encore parvenus à ce moment. Nous pouvons cependant vous donner l'assurance que le capital mis à notre disposition ne sera pas complétement nécessaire à l'achèvement des travaux, bien que nous ayons l'intention formelle de procéder à une installation largement conçue, et, par conséquent, favorable à l'économie des frais d'exploitation.

Situation financière.

Quant à la situation financière de la Compagnie, elle se résume ainsi :

Il a été fait un versement de 100 fr. sur 134,000 actions	13,400,000 fr.	00 c.
Les intérêts de nos placements de fonds ont produit	595,841	66
Il nous a été versé à titre de cautionnement.	4,975	00
TOTAL.	14,000,816	66

Sur lesquels il a été dépensé jusqu'ici pour frais d'études, frais d'administration et avances sur premières commandes 522,244 fr. 42 c.

Le complément des fonds que nous avons reçus se trouve représenté de la manière suivante :

Acheté 240,000 fr. de rente 3 p. % au prix moyen de 77 fr. 71 c. formant le cautionnement de la Compagnie 6,216,824 fr. 95 c.

Dû par les banquiers de

Bordeaux et de Toulouse, et crédits ouverts pour les travaux	238,259	57	
Solde débiteur de la Société générale de crédit mobilier	6,856,030	78	
Notre souscription au sous-comptoir des chemins de fer.	113,900	00	
Fonds en caisse.	3,556	94	
SOMME ÉGALE.	14,000,816	66	14,000,816 fr. 66 c.

Ainsi, déduction faite des 522,244 fr. 42 c. dépensés, et des 6,216,824 fr. 95 c. montant du cautionnement, il reste actuellement disponible une somme de 7,261,747 fr. 29 c.

D'après les détails que nous venons de vous donner sur l'exécution des travaux, un appel de fonds devient nécessaire, et le Conseil d'administration a décidé qu'il serait demandé dans le cours de cette année 150 fr. par action, conformément à l'avis dont il vous sera donné lecture, ce qui permettra l'émission des titres au porteur.

Pour ménager autant que possible cette opération, et pour qu'elle ne gêne personne, nous avons laissé à chacun la faculté de la diviser en deux parties, l'une de 50 fr., exigible du 1er au 21 juin prochain, l'autre payable à la volonté des actionnaires jusqu'au 6 janvier 1854; ceux qui useront de cette faculté paieront seulement 4 0/0 d'intérêt sur les paiements différés.

Il sera déduit de ce versement une somme de 3 fr. par action pour intérêt de 4 0/0 des fonds versés par les actionnaires, conformément aux statuts.

Vous remarquerez que ce premier dividende est inférieur au produit de nos placements de fonds.

Vous aurez à statuer, conformément à l'article 18 des statuts, sur la fixation des jetons de présence des administrateurs et de la rémunération à attribuer aux membres du Comité de Bordeaux. Le Conseil vous propose de fixer à 20 fr. la valeur du jeton de présence et de limiter à 80,000 fr. la somme à affecter, tant à l'ensemble des jetons du Conseil qu'à la rémunération fixe du Comité de Bordeaux.

Réseau pyrénéen.

Il nous reste enfin, messieurs, à vous entretenir d'une soumission que nous venons d'adresser à M. le Ministre des travaux publics, pour arriver à compléter le réseau de voies de fer qui nous est concédé.

Cette soumission, dont les conditions à débattre avec le Gouvernement devront être soumises à votre sanction, comprend :

1° Un chemin de fer d'Agen à Auch et Tarbes, avec embranchement sur Bagnères de Bigorre;

2° Un chemin de fer de Tarbes à Pau, venant rejoindre à Dax la ligne de Bordeaux à Bayonne;

3° Deux embranchements de Toulouse à Foix et Saint-Gaudens.

Voici les considérations dont nous appuyons notre demande auprès de M. le Ministre des travaux publics.

Paris, le 23 avril 1853.

« Monsieur le Ministre des travaux publics,

» Nous avons l'honneur de soumissionner l'exécution des chemins de fer à construire dans les régions comprises entre les Pyrénées et les chemins de fer du Midi.

» Ces lignes, que réclament les populations privées jusqu'à ce jour de moyens de communication rapides et économiques et qui nous paraissent d'un haut intérêt pour le Gouvernement lui-même, ne peuvent être entreprises à des conditions avantageuses pour l'État, pour les localités desservies et pour les concessionnaires, que par la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Seule, en effet, elle peut trouver dans son organisation les ressources nécessaires pour construire, et les moyens de satisfaire à toutes les exigences de l'exploitation.

» Vous venez de dire, monsieur le ministre, dans votre rapport à l'Empereur, sur la concession du chemin de fer le Grand-Central, « que » le chemin de fer de Clermont à Montauban » était le prolongement naturel de la ligne de » Paris à Clermont vers Aurillac, Montauban, » *Toulouse* et *Foix*; et que le chemin de Limoges à Agen étant le prolongement le plus » direct du chemin de Paris à Limoges sur » Périgueux, et plus tard sur les *Pyrénées*, » était destiné à mettre un jour les capitales » de cinq grands départements, Périgueux, » Agen, *Auch*, *Tarbes*, *Pau*, en rapport avec » Paris par la voie la plus courte. »

» Nous venons compléter cet ensemble de communications, et y ajouter la jonction de Pau avec Bayonne, et de Tarbes avec Bagnères-de-Bigorre. Tous les versants de la chaîne des Pyrénées se trouveront ainsi desservis par des voies de fer, et mis en rapport non-seulement avec Paris, mais avec nos ports de l'Océan et de la Méditerranée. »

Suit le détail de la soumission.

Nous terminons ainsi :

« L'ensemble de ces concessions aurait la » même durée que celle des chemins de fer du » Midi et du canal latéral à la Garonne.

» Pour subvenir aux dépenses que ces concessions mettraient à la charge de notre Commission, nous ne créerions actuellement ni » obligations, ni actions, nous ferions simplement usage des ressources dont nous disposons par notre concession première, sauf à » les compléter ultérieurement lorsque nous » serions près de les avoir épuisées.

» Nous ne demandons pas à l'État une garantie supplémentaire d'intérêt, les sommes » à dépenser devant rentrer dans le *maximum* » de garantie déjà réglé par les décrets de concession des chemins de Bordeaux à Cette et » à Bayonne et du canal latéral à la Garonne.

» Permettez-nous, monsieur le Ministre, de » signaler à votre appréciation une observation qui ne se rattache pas seulement à la » demande en concession que nous avons l'honneur de vous faire, mais peut aussi s'appliquer à la coordination des réseaux de chemin de fer concédés. En cédant à l'entraînement qui pousse aujourd'hui, comme en » 1845, à la constitution de nouvelles entreprises de chemins de fer, il aurait été facile » de faire de l'extension du réseau des chemins » de fer du Midi, une entreprise séparée de » celle de Bordeaux à Cette et de Bordeaux à » Bayonne, et les administrateurs de ces deux » lignes auraient, vous n'en doutez assurément » pas, pu le faire avec des avantages personnels incontestables; il nous a paru à la fois » juste et prévoyant de ne traiter qu'au nom » des actionnaires qui nous avaient confié la » gestion de leurs intérêts; nous sauvegardons » ainsi le réseau qui nous est concédé, nous » améliorons les conditions d'exploitation des » lignes nouvelles par la concentration des » frais généraux et du matériel d'exploitation, » et par les facilités apportées dans les relations entre les troncs principaux et les embranchements; mais l'État y trouve de bien » plus grands avantages encore, car il peut » immédiatement donner satisfaction aux localités qui, de toutes parts, sollicitent des » chemins de fer, sans augmenter actuellement, comme nous venons de vous le dire, la » masse des titres, sans nuire au crédit public » et sans provoquer une crise financière qui » serait le résultat inévitable de la création de » nouvelles compagnies faisant concurrence à » celles déjà établies, et se trouvant elles-mêmes frappées de dépréciation à leur début » par cette même concurrence qu'elles auraient constituée en s'établissant. En résumé, » des concessions morcelées et rivales encombreraient le marché et provoqueraient une » baisse sur les effets publics et sur toutes les » actions; l'extension des lignes concédées » améliore, au moins dans l'esprit du public, » la condition des Compagnies établies, et » amène une amélioration dans le prix de toutes les valeurs qui se négocient à la Bourse » de Paris. »

Compagnie du chemin de fer du Nord.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 avril 1853.

Présidence de M. le baron James de Rothschild, président du conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. Emile Péreire.

Messieurs,

Nous sommes heureux de pouvoir constater devant vous la réalisation des résultats que vous avaient depuis longtemps annoncés les divers rapports que nous avons successivement eu l'honneur de vous soumettre au nom du Conseil d'administration.

Notre entreprise n'a pas seulement acquis les développements que nous avions prévus; nous pouvons dire qu'elle a constamment dépassé la mesure de nos espérances. Chacun de nos pas a été marqué par un progrès sensible; et nous ajouterons que les améliorations obtenues ont eu toutes pour caractère particulier de réaliser à la fois des avantages incontestables pour le présent, et des garanties non moins précieuses pour l'avenir.

Les intérêts spéciaux de notre Compagnie ne sont point les seuls qui aient profité de cette heureuse situation. Nos succès n'ont pas été moins favorables à la prospérité des contrées que notre chemin traverse, et dont il a considérablement augmenté les richesses; aux finances de l'État, dont il a en même temps accru les revenus, enfin tout au pays entier; car, en multipliant les facilités d'échange, en réduisant le prix des

transports par le perfectionnement économique des moyens d'exploitation dont nous disposons, nous avons pu, sans recourir aux subsides de l'État, accroître la production et diminuer les charges des consommateurs.

C'est là, messieurs, permettez-nous de le dire, le caractère distinctif de notre entreprise, qui, presque seule, s'est réalisée sans autre concours que celui de ses actionnaires, sans autre appui que ses ressources particulières, sans autre garantie que son propre crédit.

Nous vous avons fait connaître l'an dernier, messieurs, les améliorations que nous avions obtenues du gouvernement de Louis-Napoléon : la modification des conditions de notre concession a été l'un des premiers actes de l'autorité souveraine que le pays lui a déléguée; le décret du 19 février 1852 a été fécond en heureux résultats, parce qu'il partait d'un principe vrai, parce qu'il associait le présent à l'avenir, parce qu'il nous apportait avec la durée la première condition de la stabilité, parce qu'il nous donnait enfin des garanties sérieuses contre la concurrence. En même temps qu'il sauvegardait notre réseau en nous autorisant à y incorporer la ligne de Boulogne, et en nous concédant celle de Maubeuge, il portait à 99 ans la durée de notre concession, et nous permettait aussi d'entrer librement dans la voie des perfectionnements, certains désormais de recueillir les fruits de nos efforts et de nos sacrifices. C'est à la faveur de la sécurité que nous ont value ces immunités, que nous avons pu faire sans hésitation l'application d'un matériel perfectionné au transport des marchandises, augmenter la puissance de nos machines et la capacité de nos wagons, diminuer nos frais de transport, réduire par conséquent nos tarifs; et attirer ainsi sur notre ligne des produits qui semblaient par leur nature ne devoir jamais faire qu'un usage très-exceptionnel de nos moyens de transport.

Cette extension donnée à notre exploitation nous fournit l'occasion d'aborder franchement une amélioration qui, depuis le moment où l'État nous a livré toute construite notre ligne principale, nous avait paru nécessaire, mais que nous n'aurions pu réaliser si la courte durée de notre première concession nous eût laissés dans les conditions onéreuses d'un usufruit ordinaire : nous voulons parler de la réfection complète de notre voie, qui doit désormais être mise en harmonie avec le service qu'elle fait déjà, et surtout avec celui que les accroissements incessants de de notre circulation rendent indispensable.

Vous savez, messieurs, que la ligne principale du chemin de fer du Nord qui nous a été livrée par l'État a été exécutée avec des rails pesant 30 kilogrammes par mètre linéaire; nous aurions préféré que leur poids fût plus fort, car pour les embranchements de Lille à Calais et Dunkerque et de Creil à Saint-Quentin, que nous avons été chargés de construire nous-mêmes, nous avons fait choix de rails pesant 37 kilogrammes par mètre. Assurément nous aurions pu, en restant dans les conditions prévues de nos transports, conserver longtemps sur notre ligne principale les rails de 30 kilogrammes, surtout depuis que, par l'addition de nouvelles traverses, nous avons augmenté d'un quart le nombre des points d'appui. Mais en entrant dans le système des lourds convois pour le transport économique des marchandises, il nous fallait devancer l'époque où notre voie devait être mise en harmonie avec notre matériel, afin d'éviter une détérioration qui aurait pu être rapide, et qui, dans tous les cas, aurait entraîné des frais d'entretien annuels bien supérieurs à l'intérêt du capital nouveau dont une reconstruction complète rendra l'emploi nécessaire.

Pour fixer tout d'abord vos idées sur cette question, nous vous dirons que la reconstruction entière de la voie, soit avec des rails ordinaires de 40 kilogrammes, soit avec des rails de tout autre système présentant autant de résistance (1), exigerait en cinq ans la dépense d'un capital de 12,800,000 fr. tout compris.

(1) Les rails les plus lourds employés en France sont ceux du chemin de fer de Lyon; ils pèsent 37 k. 76. Les rails du chemin de fer d'Orléans pèsent 29 k. 30. La compagnie se met en mesure de les remplacer.

Cette somme, si elle était entièrement portée au compte de la construction, représenterait en intérêts et amortissement une charge annuelle de 610,?00 fr., et il est facile de se convaincre que cette amélioration réalisera une économie annuelle plus considérable sur l'entretien de la voie et du matériel. Dans tous les cas, une annuité de 640,000 fr. n'est pas une charge bien lourde, lorsqu'on considère que, nonobstant les accroissements de produits réalisés en 1852, et dont nous allons vous présenter le tableau, nous avons obtenu, seulement le premier trimestre 18 3, une augmentation de 1,220,000 fr. ou 2? p. 0/0.

Il est bon d'ajouter que cette réfection de la voie sur notre ligne principale pourra s'opérer avec plus de facilité, dans les circonstances actuelles, parce que nous pourrons employer une partie des rails, coussinets et traverses, à la ligne de Tergnier à Neufchâtel, à celle de Noyelle à Saint-Valery, et aux voies de garage des lignes de Saint-Quentin à Erquelines et du Cateau à Somain.

La dépense de renouvellement se serait élevée à 14 6?0,000 fr. sans ce réemploi, qui l'a réduite à 12,800,000 fr.; et de nouvelles réductions seraient encore possibles, si nous trouvions dans notre propre service de nouveaux emplois de nos rails actuels, ou bien si nous avions occasion de les vendre à des chemins de second ordre.

En établissant nos calculs dans l'hypothèse la plus défavorable, c'est-à-dire en supposant que le chiffre total de la dépense s'élève à 12 800,000 fr., nous diviserons cette somme en deux portions égales : l'une sera portée au compte de premier établissement, l'autre figurera au compte de l'entretien extraordinaire, où elle représentera la part d'usure que la voie que nous remplaçons a subie depuis qu'elle est en service. Pour couvrir cette dernière moitié de la dépense, nous appliquerons d'abord notre réserve supplémentaire de 4 6 2,788 fr. 69 c. formée, ainsi que nous vous l'avons dit dans notre précédent Rapport (page 9), par les prélèvements effectués sur les bénéfices des exercices 184-, 8 9 et 1850, au profit de l'amortissement, tel qu'il était constitué avant la prolongation de notre concession. Le surplus, s'élevant à 1,800,000 fr., sera couvert au moyen d'une somme annuelle de 360,000 fr., qui sera, pendant cinq ans, portée au compte de notre exploitation, pour entretien extraordinaire. Les 6,400,000 fr., ou le solde restant de la dépense, sera porté au compte de capital; en sorte que nous aurons réalisé complétement la plus importante et la plus coûteuse amélioration que puisse faire une ligne ferrée, en employant notre réserve supplémentaire et en nous bornant à charger notre exploitation d'une dépense relativement insignifiante de 360,000 fr. par an. C'est cette somme qui sera portée pendant cinq ans comme entretien extraordinaire au compte de notre exploitation; et après cette époque, lorsque tout le travail sera terminé, les 6,400,000 fr. formant la part afférente à la construction pourront être largement couverts, en intérêts et amortissement, par une annuité qui ne dépassera pas cette même somme de 360 000 fr. Cette charge sera plus que compensée par l'économie que nous réaliserons sur l'entretien de la voie et sur celui du matériel roulant et cette amélioration se traduira, en définitive, en sécurité pour notre service et en accroissement de nos produits.

Vous vous rappelez, messieurs, que l'assemblée générale du 3 avril 1852 avait donné au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour contracter, quand il le jugerait convenable, un emprunt de 6? millions, destiné à solder les travaux des nouveaux embranchements concédés par le décret du 19 février 18 2.

Les circonstances ayant paru convenables, le Conseil a décidé l'émission immédiate d'un nombre d'obligations suffisant pour réaliser 25 millions. A cet effet, nous avons créé 75,000 obligations de 500 fr. chacune portant 15 fr. d'intérêts par an à partir du 1er janvier 8.2, et remboursables en 74 ans. Le taux d'émission a été fixé à 335 fr.; soit, pour 75,000 obligations, 25,125,000 f.

La souscription, réservée exclusivement aux actionnaires de la Compagnie, a été ouverte le 5 avril et fermée le 25 du même mois : 310 000 actions ont été présentées par 5, 00 porteurs; mais tous les actionnaires n'ayant pas usé de leurs droits, la répartition, qui devait être de 1 obligation par 5 actions, a été en moyenne de 1 obligation pour 4 actions, après qu'on a eu accordé à tous les porteurs d'un nombre d'actions inférieur à 5 le droit à la répartition afférente à cette quantité.

Parmi les souscripteurs, un certain nombre a usé de la faculté qui était offerte de payer un tiers comptant, et les deux autres tiers dans un délai qui ne peut dépasser le 20 juin 1853, en bonifiant à la Compagnie des intérêts de retard à 4 0/0.

Les chiffres suivants feront apprécier de quelle manière l'opération s'est effectuée :

20,575 obligations ont été libérées immédiatement.
24,420 obligations ont fait le versement du 1er tiers.
5 obligations sont encore à la souche.

Ensemble 7 ,000 obligations.

Depuis,
18,7 8 obligations ont été libérées des deux derniers tiers.
Et au 31 décembre 1852,
5,5?? seulement restaient encore à libérer.

La bonification d'intérêts faite aux souscripteurs de l'emprunt, du 1er janvier au 20 avril 1852, époque où ils ont commencé à faire leurs versements, constitue une dépense de 5 fr. par obligation; soit pour la totalité de l'emprunt 375 000 fr. qui ne peuvent être considérés comme une charge d'intérêts, les fonds n'ayant pas été à la disposition de la Compagnie pendant cette période, mais bien comme une réduction sur le prix d'émission, qui se trouve être ainsi de 330 f., soit pour le produit des 75,000 obligations, de 24,750,000 fr.

Les intérêts payés aux obligations se trouvent être, pour l'année 1852, de 7?0 000 fr. Les produits réalisés sur les placements opérés au fur et à mesure des rentrées ont entièrement couvert cette dépense.

Le développements de notre trafic nous a conduits à faire dans plusieurs de nos stations des agrandissements indispensables. Nous nous sommes décidés aussi à couvrir les gares de bifurcation les plus importantes. Ce travail est à peu près terminé pour Creil. On en prépare l'exécution pour Longueau et Fives. On ajoute partout, au fur et à mesure des besoins, les voies et accessoires que réclame le service.

Diverses portions de la ligne de Boulogne sont encore à l'état provisoire; il y avait convenance ou nécessité de les construire définitivement.

Suivant les plans de l'ancienne Compagnie de Boulogne, le tracé que la ligne suit maintenant devant la place d'Abbeville devait être remplacé par un autre qui aurait traversé l'intérieur des fortifications. Ce projet devait exiger des dépenses assez considérables, sans compensation sérieuse. Nous avons présenté une nouvelle combinaison, qui vient d'être l'objet de conférences avec le génie militaire, et qui nous l'espérons, recevra l'approbation de l'Administration.

La gare de Boulogne est une de nos gares les plus importantes. Le service des voyageurs s'y fait maintenant dans un local destiné aux marchandises, d'où résulte une très-grande gêne et pour les voyageurs et pour les marchandises. Il y avait nécessité de faire une installation définitive; elle a été décidée en principe, et les travaux seront exécutés dans le courant de 18 3. Ces travaux et ceux de la traversée d'Abbeville exigeront une dépense de 800 000 fr.

Nous avons, aux termes du décret du 19 février 18 2, à construire quatre lignes nouvelles, savoir :

1° Un chemin de Saint-Quentin à Erquelines, comblant la seule lacune qui existe mainten-

dans la ligne directe de Paris à Cologne;

2° Un chemin de fer transversal destiné à relier la ligne principale du chemin de fer du Nord à la ligne de Creil à Erquelines;

3° Un chemin de Tergnier à Reims, par La Fere et Laon;

4° Enfin, éventuellement, une ligne destinée à rattacher à la station de Noyelle le port de Saint-Valery-sur-Somme.

Voici la situation de chacun de ces embranchements :

La ligne de Saint-Quentin à Erquelines doit, aux termes de la convention passée avec l'État, être exécutée dans un délai de quatre années.

Dès les premiers jours du mois de mars 1852, nous en avons fait entreprendre les études définitives.

L'incertitude où nous sommes encore aujourd'hui au sujet du tracé de la ligne transversale de Cateau à Somain nous a forcés d'ajourner la rédaction des projets définitifs sur une longueur de 21,300 metres. Sur tout le reste de la ligne, d'une longueur de 66,200 metres, les projets sont complétement achevés. Ils ont été soumis aux enquêtes. Le jugement d'expropriation a été prononcé pour une partie importante de ce parcours.

Nous avons acquis à l'amiable une partie des terrains qui nous sont nécessaires, et nous les mettons dès à présent à la disposition des deux entrepreneurs auxquels nous avons adjugé les travaux de toute la ligne. Tout nous fait donc espérer que, pendant la campagne qui commence, nos chantiers seront en pleine activité et nous avons la certitude que la mise en exploitation de cette ligne devancera d'une manière notable l'époque fixée par le décret de concession.

Au moment où fut signé le décret du 19 février 1852, nous avions déjà fait une étude de la ligne transversale destinée à relier la ligne principale à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines; le tracé étudié partait de Somain, traversait le chemin de fer de la Compagnie d'Anzin, desservait le charbonnage de Douchy, et remontait ensuite la vallée de La Selle jusqu'au Ca eau, où se faisait la jonction avec la ligne d'Erquelines.

Le Gouvernement, sans repousser ce tracé, a voulu se réserver la possibilité de le modifier, de manière à passer près de Cambrai la seule ville importante du département du Nord laissée en dehors du réseau de nos lignes de fer.

Aucune étude n'avait été faite alors qui permît d'apprécier quelle pouvait être exactement l'influence de cette modification. Seulement il était évident que le tracé par Cambrai serait plus long et plus coûteux, et il fut convenu que si ce tracé était imposé à la Compagnie, on lui tiendrait compte de la différence de dépense.

Il ressort des études faites que la ligne par Cambrai exigera un surcroît de dépenses de 5 millions.

Le Gouvernement a demandé à la ville de Cambrai et au département du Nord de faire connaître quelle part de cette dépense ils consentaient à prendre à leur charge. La ville de Cambrai s'est imposée pour un million. Le Conseil général du Nord a voté pareille somme, mais avec des conditions qui auront besoin d'être modifiées pour que ce vote puisse être suivi d'effet. Nous sommes en négociation avec le Gouvernement, afin qu'il avise à payer le surplus.

Pour l'achèvement de la ligne de Tergnier à Reims, nous avons un délai de neuf années; nous nous occupons des études qui se rattachent d'ailleurs aux projets des chemins à construire dans la région des Ardennes.

Rien n'est encore terminé quant à la concession définitive de la ligne de Noyelle à St-Valery. Les plans sont soumis à l'examen de l'administration supérieure, et nous espérons obtenir une solution très-prochaine

Après avoir placé sous vos yeux le tableau sommaire de la situation générale de notre Société, et vous avoir rendu compte des mesures que nous avons prises pour satisfaire aux obligations que nous impose le décret du 19 février 1852, nous devons vous entretenir des résultats que présentent nos services de la construction et de l'exploitation.

SITUATION FINANCIÈRE.

Vous avez pu, par l'examen des comptes qui vous ont été distribués à l'avance, prendre une idée exacte de la situation financière de la Compagnie.

Voici comment cette situation se résumait au 31 décembre 1852 :

Fonds versés par les actionnaires,	159 975,750 fr.	» c.
Emprunt de 1852,	23,479,009	»
75,000 obligations Nord-Boulogne,	37,500,000	»
2,363 obligations de Boulogne,	1,181,558	69
Dû à l'Etat,	23,056,945	91
Dû à divers entrepreneurs et fournisseurs et autres créanciers,	4,430,069	14
Dû pour dividendes et intérêts,	16,915,032	83
Dû aux comptes de réserve et d'amortissement,	7,610,164	59
	274,149,4.9 fr.	56 c.

Voici l'emploi de ces diverses sommes :

Construction de la ligne principale,		111,807,504 72
Construction des embranchements :		
Lille à Dunkerque,	19,927,972 32	33,656,256 63
Hazebrouck à Calais,	13,728,284 31	
Creil à Saint-Quentin,		21,986 307 37
Amiens à Boulogne,		34,0.8 498 98
Nouveaux embranchements,		211,257 45
Construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobilier, y compris le matériel d'Amiens à Boulogne pour 3,813 461 f. 81 c.,		28,941,216 70
Le solde montant à 33,521,987 f. 81 c. se forme des articles suivants :		
Espèces en caisse à la Banque de France ou chez les banquiers de la Compagnie,	2,094,495 05	
Bons du Trésor, compris les rentes pour 3,038,210 f. 04 c.,	14,792,157 31	
Portion du cautionnement non remboursée.	25,000 »	
Placements temporaires,	10,405,073 85	
Fonds entre les mains d'agents comptables ou receveurs, comptes courants, factures à recouvrer,	6,211,261 60	
	33,527,987 81 ci	33 527,987 81
Somme égale,		274,149 429 56

Les dépenses relatives à la construction de la ligne principale et des embranchements se sont élevées, pour l'exercice 1852, à la somme totale de 1,489,467 81

Le compte de la construction du matériel d'exploitation, des approvisionnements et du mobilier des gares et stations, s'est augmenté, en 1852, d'une somme de 1,977,698 39

En résumé, la Compagnie a disposé, pendant l'exercice 1852, de ressources dont l'importance s'élève à 7,440,054 f. 72 c.

Savoir :

Valeurs disponibles au 31 décembre 18 1.	9,325,852 66
Versements effectués par les actionnaires en 1852,	152,360 »
Versements sur l'emprunt de 1852,	23,479,009 »
Pour excédant, en 1852, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation et les soldes dus à divers sur les mêmes comptes, en 1851,	8,010,820 87
Total	40,968,042 53
A déduire, valeurs au 31 décembre 1852,	33 527,987 81
Somme employée en 1852,	7,440,0.4 72

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

Construction de Boulogne :		
Dépenses de 1852,	103,220 89	
Matériel de la voie figurant à un compte d'ordre en 1851,	158,410 28	
		261,631 17
Construction de la ligne principale,		278,043 87
Construction des anciens embranchements,		1,211,423 24
Construction des nouveaux embranchements,		211,457 35
Construction du matériel d'exploitation,		1,977,698 39
Paiements faits à l'Etat en 1852		3 500,000 »
Somme égale		7,440,054 72

Notre matériel d'exploitation a reçu, pendant l'année qui vient de s'écouler, des accroissements importants.

Au 1er janvier 1853, il se composait de :

2.9 locomotives,

6.8 voitures à voyageurs,

282 fourgons à bagages, trucks, écuries, et autres voitures de trains de voyageurs,

3,147 wagons à marchandises et wagons à sable.

Il y a donc eu augmentation de 6 locomotives et de 601 wagons à marchandises, et diminution de 6 voitures de voyageurs que nous avons cédées à un chemin de fer espagnol.

Les résultats obtenus par les 6 puissantes locomotives qui nous ont été livrées cette année, ont été assez satisfaisants pour nous déterminer à commander 26 locomotives semblables destinées, soit au trafic de la ligne principale, soit à celui des nouveaux embranchements,

Les wagons qui nous ont été livrés en 1852 sont disposés pour recevoir un chargement de 10,000 kilogrammes au lieu de 6.000. Ils sont montés sur deux essieux, et présentent l'avantage d'un poids mort relativement plus faible. L'expérience en grand que nous en avons faite a complétement réussi, et sauf certains wagons pour transports spéciaux, nous ne ferons plus faire désormais que des wagons qui pourront recevoir un chargement de 9,000 à 10,000 kilogrammes.

Indépendamment des 26 locomotives à marchandises dont nous venons de parler, nous avons commandé encore 12 locomotives Crampton à grande vitesse, du même système, qui, depuis quatre années, ont fait sur nos lignes un remarquable service.

Nous avons également commandé 10 locomotives portant leur eau et leur coke, pour le service de nos grandes gares.

Nous avons, en outre, en cours de construction, pour être livrées en 1853 et 1854 :

70 voitures à voyageurs;

50 fourgons à bagages;

1.483 wagons à marchandises (dont 200 déjà livrés).

Toutes ces dépenses rentrent dans les prévisions de nos devis pour la ligne principale et pour les embranchements qui nous sont concédés. Si, par les développements ultérieurs de notre trafic, ces prévisions venaient à être dépassées, l'accroissement qui en résulterait rentrerait dans la catégorie de ceux qu'une Compagnie s'impose toujours avec plaisir, d'abord parce qu'il est représenté par un accroissement correspondant dans l'actif social, qui reste, dans

tous les cas, la propriété de la Société, et qu'ensuite il fournit les moyens d'augmenter les revenus de l'entreprise.

EXPLOITATION.

Le résultat le plus saillant que présente notre exploitation pendant l'exercice 1852 est l'augmentation remarquable du trafic de la petite vitesse, et l'accroissement sensible des produits accessoires de la grande vitesse.

Les recettes de la petite vitesse, qui avaient été de 8,609 238 fr. 84 c. (1) en 1851, ont été, cette année, de 11,051,154 fr.; c'est un accroissement de 28 1/2 0/0.

Les produits accessoires de la grande vitesse, qui avaient été, en 18 1, de 3 820,975 fr. 87 c., ont atteint, en 1852, le chiffre de 4 295,768 fr.; c'est une augmentation de 12 0/0.

Les transports de coke et de charbon méritent surtout d'attirer l'attention. Le trafic du coke s'est élevé de 319,0 0 fr. à 571,0 0 fr.; celui des houilles, de 427,000 fr. à 699,00 fr.

Ces résultats sont dus aux réductions de tarifs qu'a rendues possibles l'emploi des nouvelles locomotives à marchandises, dont la puissance nous a permis, à partir du mois d'août seulement, de substituer des wagons d'une capacité de 10 tonnes aux wagons ordinaires qui n'en pouvaient contenir que 6 au plus.

Le mouvement auquel avait donné lieu en 1851 l'exposition de Londres avait, il y a deux ans, accru le produit du transport des voyageurs de 1re classe dans une telle proportion, que nous devions naturellement nous attendre, pour l'exercice 1852, à une forte réduction dans cette branche de nos recettes.

Nos prévisions sur ce point ont été heureusement trompées : il s'en faut de très-peu que les recettes produites par le transport des voyageurs en 1852 atteignent le chiffre auquel elles étaient parvenues en 18 . En effet, la recette brute de 1851 avait été de ce chef, Boulogne compris, de 14,784,016 fr. 67 c;

Elle a été en 1852, de 14,667,074 fr. 51 c.

Le développement naturel et normal de notre exploitation a donc suffi, à peu de chose près, à reproduire en 8 2 les résultats exceptionnels que l'exposition universelle de Londres avait provoqués l'année précédente.

En résumé, l'augmentation sur l'ensemble des recettes est de 2 812,745 67, tandis que l'augmentation des dépenses n'est que de 6 6.4.5 14.

Le rapport de la dépense à la recette qui avait été en 18 1 de 37 0/0 de la brute, n'a plus été en 1852 que de 34 2/3 0/0.

Voici maintenant le tableau comparé des produits bruts de notre ligne, sans défalcation des impôts ni des subventions, pendant les six dernières années:

(Voir le tableau ci-contre.)

	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.
Nombre de Voyageurs	2,612,665	2,406,982	2,918,399	3,691,776	3,980,241	4,259,106
Recettes des Voyageurs	8,523,382	7,771,425	9,462,402	12,044,586	14,320,420	14,667,075
Recettes accessoires de la grande vitesse	2,032,303	2,164,072	2,876,778	3,175,415	3,572,368	4,298,768
Total des transports à grande vitesse	10,585,685	9,936,297	12,339,180	15,220,001	17,892,788	18,965,843
Recettes de la petite vitesse	5,086,478	5,537,919	6,987,300	8,374,793	8,431,659	11,061,15
Total général	15,642,163	15,474,216	19,326,480	23,594,894	26,324,447	30,026,997
Nombre de kilomètres exploités	338	421	558	575	647	710

Si nous examinons la répartition des recettes faites sur les voyageurs entre les diverses classes de voitures, nous obtenons les chiffres suivants pour les années 1850, 1851 et 1852 :

	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.
1850. Boulogne non compris.	3,918,317	3,640,424	4,485,760	12,044,586
1851. Boulogne compris pour six mois	5,421,623	4,225,760	4,683,037	14,320,420
1852. Boulogne compris.	4,892,389	4,596,419	5,178,267	14,667,075
PROPORTION SUR 100				
1850.	325	303	372	1,000
1851.	380	295	325	1,000
1852.	334	312	354	1,000

Il y a diminution sur la proportion de 1re classe par rapport à 18 1, ce qui tient, comme nous l'avons déjà dit, à l'influence de l'exposition de Londres, sur les produits de cette année 1851; mais la proportion de 1852 est meilleure que celle de 185 .

Le nombre de tonnes de marchandises transportées à 1 kil. a été, en 1852, de 122,0'9 275 t.
Il avait été en 1851 de 81837,8 3
L'augmentation est de 35,214,384 t.
soit de 45 0/0.

Le tarif moyen perçu a été, en 1852, de 8 c 78; il avait été, en 1851, de 9 c 65. C'est une réduction de 9 0/0 à ajouter à celles que nous avons faites les années précédentes.

Les trois stations qui présentent, cette année, le plus fort accroissement sont :

	1851	1852
Lille,	1,940,000	2,4:3. 00
Quiévrain,	1,894 000	2,438 0 2
Somain,	209 000	540,000

Ces augmentations sont la conséquence naturelle du développement du trafic des marchandises, des houilles et des cokes.

Aussitôt après l'ouverture entière de la ligne de Paris à Strasbourg, les deux Compagnies se sont entendues pour offrir au public la faculté de visiter les bords du Rhin, en partant par le chemin de fer du Nord pour rentrer par celui de Strasbourg, *et vice versâ* au choix des voyageurs. La distribution des billets à parcours circulaires offrant une réduction de 25 0/0 sur le prix des billets simples, n'a commencé que le 15 août, et, quoique l'expérience n'ait pu se faire que pendant une période de deux mois et demi, les résultats obtenus ont montré que ce service était goûté du public. Le nombre des billets délivrés a été de 1,217, dont 633 en première classe et 614 en deuxième classe. Nous nous proposons de le reprendre dès le 15 mai de cette année.

Les trains de plaisir, loin de perdre de leur attrait, ont donné cette année une circulation et une recette supérieure à celle de 1851. Le nombre des voyageurs transportés a été de 57,262, et le produit de 376,395 fr. C'est, comparativement à 1851, une augmentation de 5,462 sur le nombre des voyageurs, et de 37,3 6 fr. sur les recettes.

Ainsi que nous vous l'avons déjà fait remarquer, les dépenses d'exploitation n'ont pas augmenté dans la même proportion que les recettes. Voici les chiffres comparés des trois derniers exercices :

	1850.	1851.	1852.
Administration centrale.	467,932 68	533,219 93	578,038 01
Division de l'exploitation.	2,221,010 04	2,502,166 04	2,774,488 30
Dº du matériel et des ateliers.	4,779,134 17	4,624,326 35	4,829,980 68
Dº de l'entretien et de la surveillance de la voie.	1,360,788 34	1,556,988 53	1,640,718 »
Totaux.	8,837,865 23	9,2 6,880 85	9 823,225 99

L'augmentation de dépenses est de 6 6.425 fr. 14 c. soit 6 1/2 0/0, tandis que l'augmentation de recettes est de plus de 12 0/0.

Voici maintenant la comparaison des parcours des machines, des trains et des voitures :

	1851	1852	Augmentation.
Parcours des locomotives, en kilomètres	4,481,206	5,196,990	715,784
Parc. des trains en kilomètres	4,126,072	4,843,942	717,870
Parcours des voitures et fourgons à bagages	25,970,393	28,455,053	2,484,660
Parcours des wagons à marchandises	32,613,612	41,591,194	8,977,582
Parcours total des voitures et wagons	58,584,005	70,046,247	11,462,242

(1) Les produits de la ligne de Boulogne ne figuraient en 1851 dans nos recettes, que pour le deuxième semestre, pour arriver à une comparaison exacte avec l'année 1852, nous ajoutons, en 1851, le chiffre des recettes du premier semestre de Boulogne.

Le coût du kilomètre parcouru par les machines, qui avait été en 1851 de 79 c., est descendu en 1852 à 73 c. C'est une diminution de 7 1/2 0/0.

Le coût du kilomètre de trains pour le service des machines, voitures et wagons réunis, qui était en 1851 de 1 fr. 495, est descendu en 1852 à 1 fr.

Sans comprendre les omnibus établis aux principales gares de notre ligne, les voitures qui desservent les villes et communes plus ou moins éloignées de nos stations ont effectué *chaque jour*, pendant l'année 1852, 2 4 départs, parcouru 9,148 kilomètres, transporté moyennement 2,424 voyageurs et occupé 335 chevaux. Pendant la même année, elles ont transporté 8 9,481 voyageurs et produit au chemin une recette de 2,532 835 fr., dont il faut déduire les subventions, qui se sont élevées à 288 855 fr.; soit à 11 0/0 de la recette réalisée à l'aide de ces voitures spéciales.

Si on ajoute à ces services les omnibus des stations, Paris et l'intérieur des villes exceptés, on arrive à un transport moyen de 5,755 voyageurs par jour, ou de 2,0 9,928 par an.

Comme les années précédentes, nous avons fait approximativement la répartition des recettes et des dépenses entre les diverses sections du chemin de fer. Voici le résumé des résultats comparés à ceux de 1851 :

Désignation des sections.	1851. Recette brute par kilomètre.	1851. Dépense totale par kilomètre.	1851. Recette nette par kilomètre.	1851. Proportion de la dépense à la recette.	1852. Recette brute par kilomètre.	1852. Dépense totale par kilomètre.	1852. Recette nette par kilomètre.	1852. Proportion de la dépense à la recette.
Paris à Amiens..........	78,600	25,220	53,380	0.32	88,900	26,430	62,570	0,297
Amiens à la frontière..........	41,000	14,480	26,520	0.355	40,100	15,260	30,840	0.331
Lille à Calais et à Dunkerque.	20,540	9,170	11,350	0 45	20,000	8,600	11,400	0.43
Creil à Saint-Quentin..........	14,870	8,120	6,750	0 545	17,500	8,050	9,450	0.461
Amiens à Boulogne..........	18,840	9,260	9,580	0.49	14,200	7,460	6,740	0.520
	38,850	14,260	24,590	0.37	40,200	13,600	26,460	0.346

Il y a augmentation dans le revenu net par kilomètre des deux sections de la ligne principale, ainsi que de l'embranchement de Creil à Saint-Quentin. Le produit des lignes du littoral est resté constant. L'embranchement de Boulogne seul présente une réduction qui n'est qu'apparente. Le chiffre de 1851 ne s'appliquait qu'au deuxième semestre, qui est généralement le meilleur, et sur lequel, en 1851, l'exposition de Londres a eu le plus d'influence. La moyenne de 1852 résulte d'une exploitation de douze mois.

Les dépenses par kilomètre sont restées sensiblement les mêmes dans toutes les sections, à l'exception de celles d'Amiens à Boulogne, où elles se trouvent réduites de 1 800 fr. par kilomètre comparativement à l'exercice précédent.

Le rapport des dépenses à la recette est favorable : il y a amélioration sensible dans toutes les sections. Il est de 0 fr. 297 pour la ligne de Paris à Amiens, et de 0 fr. 346 sur l'ensemble du réseau.

Le chemin de fer de ceinture, à l'établissement duquel vous nous avez autorisés l'année dernière à prendre part avec les autres Compagnies, est exploité depuis la fin de décembre dernier, entre les gares des chemins de fer de Rouen, du Nord et de Strasbourg. Le mouvement depuis l'ouverture a été de 33 248 tonnes en cent sept jours : c'est une moyenne par jour de 311 tonnes.

Les expéditions se répartissent ainsi entre les divers chemins de fer :

du Nord	19,443	tonnes.
de Strasbourg	8, 03	—
de Rouen	5,703	—
TOTAL PAREIL	33 248	tonnes.

Ces chiffres indiquent l'importance de cette jonction, et montrent déjà combien la Compagnie du Nord, à cause de ses transports de combustibles, était intéressée à son exécution.

En résumé, les recettes de l'exploitation, déduction faite des impôts sur les voyageurs, des taxes, des indemnités, des subventions aux correspondances, etc., se sont élevées en total à 28,433 812 fr. 28 c.

Les dépenses de l'exploitation ont été de	9,854,951 12
Soit pour exédant des recettes sur les dépenses	18,578,861 fr. 16
En y ajoutant le solde de l'exploitation de 1851,	192,628 62
L'excédant disponible est de	18.771,489 fr. 78 c.

Cet excédant a reçu les affectations suivantes :

Amortissement prévu par les Statuts,	191,721 83
Amortissement des obligations du Nord Boulogne,	139,500 »
Amortissement supplémentaire dont il sera parlé plus bas,	270,000 »
Intérêts des actions à 4 0/0 sur 400 fr. par action, ci,	6,400,000 »
dont il faut déduire les intérêts des placements de fonds, etc.,	791,236 21
Intérêts des obligations,	1,872,957 50
Intérêts des fonds dus à l'Etat,	479,281 »
Dividende des actions pour 1852, à raison de 25 fr. 50 c. par action,	10,200,000 »
Solde de l'exercice de 1852 à reporter,	11,280 63
Somme égale à l'excédant disponible,	18,771.489 f. 78 c.

Afin d'établir plus d'égalité dans le paiement des intérêts et des dividendes semestriels, le Conseil d'administration a décidé que désormais les intérêts de l'année entière seraient distribués le 1er janvier, et le dividende le 1er juillet; il a été payé, en conséquence, le 1er janvier dernier, une somme de 16 f. » c. par action.

Le dividende à répartir s'élèvera à	25 50	par action.
L'ensemble du produit de chaque action pour 1852 sera donc de	41 50	

Il aurait pu s'élever à 42 fr., si votre Conseil d'administration n'avait pas jugé convenable de retrancher des produits nets de cet exercice une somme de 270 000 fr. pour former un amortissement supplémentaire. Cette somme pourra être modifiée selon la détermination qui sera prise pour fixer l'amortissement des sommes qui ne peuvent rentrer ni dans l'amortissement des actions, ni dans celui des obligations émises.

Le dividende à distribuer de 25 fr. 50 c. par action sera payé à dater du 1er juillet prochain; ceux de MM. les actionnaires qui voudront les recevoir par anticipation en auront la faculté, en bonifiant à la Société 4 0/0 d'intérêt, à partir du jour où ils auront reçu jusqu'au 1er juillet.

Nous venons, messieurs, de tracer devant vous le tableau de la situation générale des affaires de la Compagnie. Vous avez vu que nous touchons à la fin de ce qu'on peut appeler pour les chemins de fer la période de formation et d'établissement.

Dans quelque temps seulement, lorsque l'accroissement de notre matériel nous permettra de donner à notre exploitation tous les développements qu'elle comporte lorsque l'achèvement des quatre lignes nouvelles aura complété dans toutes ses parties le réseau de notre exploitation définitive, il sera possible de mesurer dans toute leur étendue les bienfaits que la création du chemin de fer du Nord a déjà commencé à répandre parmi les populations qu'il traverse; mais dès aujourd'hui nous ne pouvons nous dispenser de placer sous vos yeux quelques faits dont vous apprécierez facilement l'importance.

Depuis l'ouverture de notre chemin, le prix du transport des articles de messagerie a baissé de plus des deux tiers; la vitesse a été augmentée dans la même proportion.

Le prix du transport des marchandises qui empruntaient auparavant la voie du roulage et celle des canaux a baissé de plus de moitié.

Voici quel a été, pour le produit le plus encombrant, pour celui qui, par sa nature et par les quantités transportées, peut servir de mesure à cette appréciation, pour la houille, en un mot, le prix moyen du fret de Mons à Paris, année par année, depuis 1845, époque à laquelle le chemin de fer du Nord nous a été concédé :

1845	16 fr. 43 c.	par tonne de 1,000 kilog.	
1846	14 85	—	—
1847	13 88	—	—
1848	12 88	—	—
1849	11 06	—	—
1850	9 69	—	—
1851	9 43	—	—
1852	8 61	—	—

Le chemin de fer du Nord a été ouvert vers le milieu de l'année 1846. Le service des marchandises n'y a été installé qu'en 1847. Voici quelle a été l'importation de la houille par l'Escaut depuis 1846 :

1846	8 1,5 5	tonnes de 1,000 kilogrammes.	
1847	961,463	—	—
1848	772,135	—	—
1849	9 5 4 8	—	—
1850	1,015,579	—	—
18 1	1, 31,128	—	—
1852	1,048,6 0	—	—

Vous voyez, messieurs, que, depuis 1846 jusqu'en 1852, et sauf une légère diminution en 1848, qui s'explique par les événements politiques, les transports de houilles par la voie d'eau n'ont fait que s'accroître, et que de 1846 à 1852 l'augmentation est de 30 0/0. Cela prouve que dans une contrée aussi riche que celle que nous desservons, les canaux peuvent être exploités concurremment avec le chemin de fer, et qu'il n'est pas nécessaire de descendre à des guerres de tarifs ruineuses pour assurer à chacun des deux modes de transport simultanément exploités la part légitime qui lui revient.

Ces quantités s'appliquent aux importations de Belgique et ne comprennent point les expéditions faites par les canaux des bassins houillers d'Anzin, de Denain, de Douchy, etc., et, remarque importante, pendant que ces accrois-

sements se produisaient au profit des canaux, nous parvenions à transporter en 1852, sur le chemin de fer du Nord :

20,185	tonnes	de bagages,
60,375	—	de marchandises de messagerie,
618,340	—	de marchandises de roulage,
181,142	—	de houille et de coke,

Ensemble 880,042 tonnes de 1,000 kilogrammes.

Si l'on joint ces 880 000 tonnes de houille et de marchandises à celles que le canal a transportées dans la même année, on reconnaîtra que les transports effectués par les messageries, le roulage, les canaux, avant l'établissement de notre ligne, ont presque doublé depuis l'ouverture du chemin du Nord.

Ces résultats dépassent assurément toutes les prévisions qu'il était raisonnable d'asseoir sur les modifications profondes que le chemin de fer du Nord devait introduire dans l'industrie des transports et dans la production agricole et manufacturière des sept départements qu'il traverse, et il fallait arriver à constater ces résultats pour croire à leur réalité. Mais ce n'est là, messieurs, que le commencement de cette rénovation industrielle qui doit être le résultat de l'exploitation des voies de fer dans notre pays.

Nous avons dit que nous avions accru la puissance de notre matériel de transport, nous ne possédons encore qu'une partie des nouvelles machines et des nouveaux wagons que nous avons commandés, et néanmoins voici quels ont été nos transports comparés dans le premier trimestre des deux années 1852 et 1853 :

	1852.	1853.
Marchandises	143,064 tonnes.	186,285 tonnes
Houille et coke	34,306 —	84,422 —
	177,370 tonnes.	270,681 tonnes.

Pendant le premier trimestre de 1853, le nombre de tonnes de marchandises transportées s'est accru de 30 0/0 relativement au trimestre correspondant de 1852, et dans la même période les transports de houille et de coke se sont accrus de 146 0/0.

Voici maintenant quelle a été, pour le même trimestre de 1853, l'augmentation relativement à 1852 dans le chiffre des recettes :

	Accroissement.
Transport de voyageurs,	265,000 fr., soit 10 p. %
Transport de bagages et articles de messagerie,	180,000 fr., soit 19 p. %
Transport de marchandises de roulage,	440,000 fr., soit 20 p. %
Transport de houille et de coke,	335,000 fr., soit 118 p. %
L'augmentation totale dans le trimestre est de	1,220,000 fr., soit 20 p. %

Ces résultats, messieurs, n'ont pas besoin de commentaires, et nous pouvons laisser à chacun de vous le soin de les méditer, et d'apprécier par la comparaison les développements que l'avenir réserve à notre entreprise.

Conformément à l'art. 9 des statuts, vous aurez à procéder à la nomination de cinq administrateurs en remplacement des membres dont le sort a décidé l'ordre de sortie; ces membres sortant sont :

MM. Lebobe;
de Saint-Didier;
de l'Aigle;
Francis Mills;
Jameson.

Les membres sortants sont rééligibles.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

PROJET DE LOI.

Relatif à l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

ART. 1er. Le projet de loi, délibéré en Conseil d'Etat, et relatif à l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, sera envoyé au Corps législatif par notre ministre d'Etat.

ART. 2. M. Vuillefroy, président de section, et M. Amédée Thierry, conseiller d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

ART. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 2 mai 1853.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'Etat,

Signé : ACHILLE FOULD.

Pour ampliation :

Le Secrétaire général,

Signé : ALFRED BLANCHE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Depuis moins de dix-huit mois, l'achèvement de nos principales lignes de fer a été partout assuré; dans le même temps, de nouvelles lignes ont été ouvertes.

A l'intérieur, les chemins qui partent de Paris rayonnent aujourd'hui de tous côtés, au milieu des départements, et vont donner aux populations une nouvelle activité, ouvrir de nouveaux débouchés, et porter de nouvelles richesses sur presque tous les points du territoire de l'Empire. Les contrées qui sont encore restées en dehors du réseau voient enfin approcher le jour où satisfaction pourra être donnée à leurs intérêts.

Sur nos côtes, tous nos ports importants de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée sont ou seront reliés à la capitale.

Sur nos frontières, nos relations avec les nations voisines sont presque partout largement assurées. Nos chemins de fer se rattachent à ceux de la Belgique, de la Prusse, de Bade, de la Bavière; deux voies vont être ouvertes sur l'Espagne.

Seules, les communications de Paris avec le sud-est de la France, avec la Suisse et le Piémont, restaient à ouvrir.

Il y avait là une lacune qu'il importait de combler. Sur ce point aucun doute n'était possible. Ce n'est pas seulement en France que la nécessité d'aviser a été sentie : en Suisse, on attend depuis longtemps avec la plus vive impatience le chemin qui doit relier Genève à Paris, à Lyon et à Marseille. Son Gouvernement n'a pas hésité à en provoquer la concession par la promesse d'une subvention; mais cette promesse était subordonnée à l'obtention de la concession en France, dans un délai dont le terme approche. Le Piémont, de son côté, a, depuis plus de neuf mois déjà, fait appel aux capitaux, et projette d'entreprendre un chemin qui, en rattachant la Savoie au Piémont, ouvrirait en même temps, à Lyon et à Paris, un débouché sur Chambéry.

Le Gouvernement français ne pouvait rester en arrière d'un pareil mouvement. Il faut dire plus : s'abstenir, c'eût été déserter et sacrifier les intérêts les plus vifs du pays; il s'agissait de chemins destinés à devenir internationaux. Les communications avec Genève et la Suisse, les communications avec le Piémont, seront-elles préparées et établies de manière à ménager les grands intérêts qui se rattachent à la défense du pays et à la satisfaction de nos relations commerciales avec l'étranger? Il était difficile d'espérer qu'il en fût ainsi si, laissant l'initiative aux autres Gouvernements, la France se reposait sur eux du soin d'assurer et de protéger ses propres intérêts. Il était donc urgent d'intervenir, il fallait parler et dire haut et vite, puisqu'il s'agissait de relier la France avec Genève et de lui réserver un point de jonction avec le Piémont, où et comment ces jonctions peuvent être faites, sans préjudice pour les intérêts français.

Le Gouvernement n'a pas hésité à se prononcer. Il n'a pas douté non plus qu'il trouverait dans le Corps législatif, appelé à voter les crédits nécessaires, les mêmes sentiments de patriotisme qui l'ont déterminé à faire la concession du chemin.

Tels ont été, Messieurs, les motifs du décret qui a concédé le chemin de fer de Genève. Tel est le but du projet de loi qui vous est présenté.

Choix du tracé.

Depuis longtemps déjà des études avaient été faites sur les différents tracés qui pouvaient être suivis entre Lyon et Genève. Elles étaient à peu près complètes dès 1846. Cependant, le Gouvernement a fait procéder à des études nouvelles en 1852, et il ne s'est décidé qu'après un examen approfondi des projets divers, de leurs avantages et de leurs inconvénients. Tous les intérêts ont été consultés. Le tracé adopté avait eu le rare privilége de réunir l'assentiment unanime de toutes les autorités, de tous les conseils. Il était demandé à la fois, par le comité des fortifications et la commission mixte des travaux publics, dans l'intérêt de la défense du pays, par le Conseil général des ponts et chaussées, comme présentant les conditions d'exécution les plus faciles et les plus économiques; par le Comité consultatif des chemins de fer, comme le plus favorable aux intérêts généraux du pays; en un mot, relations internationales, intérêt commercial, intérêt économique, intérêt stratégique, il satisfait à tout mieux qu'aucun autre.

Le chemin qui est destiné à mettre en même temps Paris, Lyon et Marseille en communication avec Genève aura deux têtes, l'une à Mâcon, l'autre à Lyon.

Le chemin de Mâcon abrége de 39 kilomètres la distance de Paris à Genève et de Paris à Aix ou à Chambéry. Il a, d'ailleurs, l'avantage de traverser et de vivifier le département de l'Ain et de relier Bourg au chemin de fer de Paris à Lyon. Sous ce rapport, il satisfait à la fois à un double intérêt général et départemental.

A partir de Lyon, le chemin suit la rive droite du Rhône, passe par Ambérieux, où il rencontre le chemin de Mâcon, descend avec lui vers Culoz, et arrive à peu de distance d'Aix, à 36 kilomètres de Chambéry, sur le seul point où la jonction avec la Savoie soit vraiment sûre, facile et économique.

Il remonte ensuite avec le Rhône jusques à Bellegarde et à la frontière de Genève; toujours sur le territoire français, toujours de manière à pouvoir servir à la défense de notre frontière, et à se trouver, autant que possible, protégé contre les attaques de l'extérieur.

Le chemin de Lyon à Genève a 160 kilomètres. Il place Lyon à 134 kilomètres de Chambéry, et Marseille à 510 kilomètres de Genève.

Avec l'embranchement de Mâcon, Paris ne sera qu'à 626 kilomètres de Genève, et à 596 kilomètres de Chambéry.

Le département de l'Isère reste, il est vrai, en dehors du tracé. Mais aucun trouble, aucun

retard ne seront apportés à la satisfaction de ses intérêts. Le chemin de Saint-Rambert à Grenoble a été depuis longtemps arrêté. Ordonné par la loi du 16 juillet 1845, maintenu par la loi du 26 mai 1847, il a été de nouveau consacré par la loi relative au chemin de fer de Lyon à Avignon. Il sera prochainement exécuté.

Ce tracé donne au département de l'Isère une satisfaction plus complète qu'un chemin direct, qui, en le rapprochant un peu de Lyon, l'eût éloigné considérablement de la Méditerranée.

Conditions d'exécution.

Les dépenses que doit entrainer la ligne de Lyon à Genève ont été évaluées, en 1852, par les ingénieurs de l'Etat. Celles de l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon avaient été déterminées dès 1846.

Elles ont été évaluées ainsi :

De Lyon à Genève 160 kilomèt.	57,000,000
D'Ambérieux à Mâcon, 67 kilom.	14,600,000
	71,600,000

Cette somme se décompose de la manière suivante :

1° Sur le territoire français de Lyon à la frontière suisse, 148 kilomètres,	51,000,000
D'Ambérieux à Mâcon, 67 kilom.	14 600,000
	65,600,000
2° Sur le territoire suisse :	
De la frontière à Genève, 12 kil.	6,000,000
Total égal	71,600,000

Mais, dans cette estimation, on avait supposé les terrains acquis et les ouvrages d'art exécutés pour deux voies, sur toute la ligne de Lyon à Genève et sur son embranchement. Les terrassements et la pose de la seconde voie restaient seuls ajournés : 1° depuis Culoz jusqu'à Genève sur toute la ligne principale, sur une longueur de 66 kilomètres ;

2° Sur tout le parcours de l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon, sur une longueur de 67 kilomètres.

Le cahier des charges de la concession n'admet pas ces conditions. Il réserve à la Compagnie la faculté de ne poser provisoirement qu'une seule voie de Lyon à Virieu-le-Grand, sur 90 kilomètres de la ligne principale. Il permet de n'acheter les terrains et de n'exécuter les terrassements que pour une seule voie sur tout le reste du parcours. Des facilités nouvelles pour l'exécution du chemin sont d'ailleurs données ; ainsi, le maximum du rayon des courbes a été abaissé à 350 mètres ; les pentes pourront rester à 10 millimètres; quelquefois même, avec l'autorisation de l'Administration, à 15 millimètres.

De nouveaux calculs ont, en conséquence, dû être faits, et la première évaluation a été ainsi rectifiée :

De Lyon à Genève, 160 kilom.	49,124,000
D'Ambérieux à Mâcon, 67 kilom.	13,126,000
Total	62.250,000
A décomposer de la manière suivante :	
1° Sur le territoire français :	
De Lyon à la frontière suisse, 148 kilom.,	43,124,000 fr.
D'Ambérieux à Mâcon, 67 kil.	13,126,000
	56,250,000
2° Sur le territoire suisse :	
De la partie française à Genève, 12 kilom.,	6,000,000
Total des dépenses d'exécution au début de l'exploitation,	62,250,000

Produits : Les produits du chemin ont été également évalués par les ingénieurs.

Il résulte de leurs études statistiques que le produit net de la ligne principale et de son embranchement sera de 2,201,000 fr.

Savoir : de Lyon à Genève,	2,000,000
Embranchement de Mâcon,	201,000
Total,	2,201,000 fr.

C'est-à-dire, par kilomètre :

Pour la ligne de Lyon à Genève,	12,500 fr.
Pour l'embranchement,	3,000 fr.

Ainsi le chemin de fer de Lyon à Genève donneront, pour une dépense de 49,124,000 fr.
Un revenu de 2,000,000 fr,
Soit environ 4 pour 100.

L'embranchement d'Ambérieux-sous-Mâcon, pour une dépense de 13,126,000 fr.
Un revenu de 201,000 fr
Soit environ 1 et demi pour 100.

En réunissant les deux parties du chemin, on trouverait, pour une dépense de 62.250,000 fr.
Un revenu de 2,201,000 fr
Soit environ 3 pour 100.

C'est dans ces circonstances que le Gouvernement a reçu les offres de deux Compagnies, qui se sont réunies plus tard et ont formé la Compagnie concessionnaire. Les noms qui figuraient en tête de cette Compagnie nouvelle étaient faits pour inspirer confiance. Leurs propositions ont paru équitables ; la concession a été faite.

Titre premier de la loi.

Les conditions de la concession sont ainsi réglées :

La Compagnie s'engage à exécuter le chemin et l'embranchement dans un délai de six années, aux conditions déterminées par le cahier des charges.

Ce cahier des charges est le même que les cahiers des charges des concessions faites dans ces dernières années.

Les tarifs sont les mêmes. Les dispositions générales sont identiques à l'exception des dispositions citées plus haut, et relatives à la double voie, au maximum des courbes et des pentes. Il contient, d'ailleurs, en faveur de l'Etat, des services administratifs et du public, toutes les réserves insérées dans les précédents cahiers des charges.

L'Etat, de son côté, concède à la Compagnie :

1° La jouissance du chemin de fer pendant 99 ans ;

2° Une subvention de 15,000,000 fr. ;

3° Une garantie de l'intérêt à 3 pour 100, sur un capital de 50,000,000 fr.

La subvention sera répartie sur plusieurs années, de manière à ne pas peser trop lourdement sur le budget. La dépense totale étant de 62,250,000 francs, cette subvention aura pour effet de réduire la dépense de la Compagnie à 47,250,000 francs.

Mais le Gouvernement suisse a, de son côté, promis à la Compagnie une subvention de 2,000,000 francs ; la dépense réelle à la charge de la Compagnie ne sera donc en réalité que de 45,250,000 francs. Le revenu net étant de 2,201,000 francs, le revenu probable de l'entreprise sera de 4 3/4 0/0 seulement.

En acceptant cette situation, la Compagnie compte sans doute sur certaines éventualités de produits qui ne peuvent être comprises dans les calculs statistiques, sur le développement de nos relations internationales, sur quelques économies d'exécution, et enfin, sans doute aussi sur la construction prochaine et probable d'un embranchement de Culoz à Chambéry, qui améliorerait en effet l'ensemble des revenus du réseau.

Quant à la garantie promise par l'Etat, elle ne porte pas, comme dans la plupart des dernières concessions, sur l'amortissement du capital des obligations ou des actions. Elle s'applique uniquement à l'intérêt, et il est à remarquer que, pour la première fois, cette garantie est limitée à un intérêt de 3 0/0 ; elle n'engage donc l'Etat que jusqu'à concurrence d'un revenu de 1,500,000 francs. Le produit devant être au moins de 2,201,000 francs, la garantie ne saurait, en aucun cas, devenir une charge pour le Trésor. Elle n'a pour objet que de faciliter le placement des obligations de la Compagnie.

En résumé, nous croyons avoir établi :

1° Les avantages du chemin concédé ;

2° L'utilité et l'urgence de son exécution, au point de vue politique, militaire et commercial ;

3° La modération et l'équité des conditions de la concession.

Il nous reste à vous parler de deux dispositions générales applicables à tous les chemins de fer : ces dispositions font l'objet du titre 2 de la loi.

Déjà, en 1845, la loi du 15 juillet, relative à la concession du chemin de fer du Nord, a introduit, dans son titre 7, des dispositions générales, communes à toutes les Compagnies concessionnaires de chemins de fer. Ces dispositions générales renferment les conditions qu'il a paru nécessaire de leur imposer, dans le triple intérêt de la moralité publique, des garanties dues au Trésor et de la bonne administration des Compagnies elles-mêmes.

Ainsi, la loi de 1845 a déclaré que les premiers souscripteurs seraient responsables jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes sur le montant des actions par eux souscrites (Art. 8).

Elle a interdit à la Compagnie concessionnaire d'émettre aucune action ou promesse d'action négociable avant de s'être constituée en société anonyme (Art. 10).

Enfin, son art. 13 prohibe toute publication *quelconque*, c'est-à-dire sous quelque forme qu'elle soit faite, de la valeur des actions dont la négociation est interdite, et punit tout agent de change qui, avant la constitution de la société anonyme, se serait prêté à la négociation des récépissés ou promesses d'actions.

Ces conditions générales de la loi du 15 juillet 1845 subsistent et régissent encore toutes les concessions de chemins de fer faites aujourd'hui ; mais elles ne sont pas toujours suffisantes. Il peut y avoir un intérêt public à imposer à des concessionnaires des restrictions plus étroites et spéciales, soit en raison de la situation du Trésor ou du marché des effets publics, soit en raison des circonstances particulières de la concession ou même des conditions exceptionnelles qui seraient accordées aux concessionnaires.

C'est ainsi que, dans les deux dernières concessions faites, celle des chemins de fer de Lempdes, de Perpignan et de Montauban, et celle du chemin de fer de Sceaux à Orsay, le Gouvernement a cru devoir ajouter aux interdictions générales de la loi de 1845, et interdire, en outre, aux Compagnies concessionnaires de négocier leurs actions avant le versement des deux premiers cinquièmes. La même interdiction est faite par le décret de concession du chemin de fer de Lyon à Genève.

Mais une sanction manque à ces interdictions, faites par de simples décrets. Les agents de change qui y auraient contrevenu peuvent bien

être atteints, mais seulement par la voie disciplinaire; car il appartient à la loi seule de prononcer des pénalités.

Enfin, il ne suffit pas d'interdire aux agents de change la négociation des actions, il faut encore, comme on l'a fait dans la loi de 1845, empêcher la publication ou cours des actions dont la négociation est interdite.

Les art. 2 et 3 du projet ont pour objet d'atteindre ce double but. Ils appliquent aux interdictions prononcées par les décrets spéciaux de concession les pénalités qui sont déjà prononcées, par la loi de 1845, contre les négociations et publications par elles interdites.

Il y a les mêmes motifs pour que les unes et les autres interdictions, celles faites par la loi, comme celles faites par les décrets de concession, soient respectées. Le Gouvernement, en proposant d'imposer pour la négociation des actions des conditions plus sévères et propres à prévenir l'agiotage, donne un témoignage éclatant des sentiments de haute moralité qui l'animent, et de sa sollicitude pour protéger le public contre des excitations désordonnées ou contre des entraînements regrettables à tous les points de vue.

Le Conseil d'Etat s'est associé avec empressement à ces sentiments, et vous propose avec confiance l'adoption des dispositions du titre 2.

Signé à la minute :

VUILLEFROY, président de la section des travaux publics et rapporteur;
AMÉDÉE THIERRY, Conseiller d'Etat.

Certifié conforme :

Le Maître des requêtes, Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

PROJET DE LOI

Relatif au chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

TITRE Ier.

Chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

Art. 1er. Sont approuvés les articles 4 et 6 du cahier des charges ci annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

TITRE II.

Dispositions générales applicables à tous les chemins de fer.

Art. 2. Tout agent de change qui se prête à une négociation d'actions interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, est passible des peines prononcées par l'article 13 de la loi du 15 juillet 1845.

Art. 3. Toute publication quelconque de la valeur d'actions dont la négociation est interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, rend le contrevenant passible des mêmes peines.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 29 avril 1853.

Le Président du Conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

Certifié conforme :

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

Art. 4. Le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, la somme de 15 millions.

Cette somme sera versée en six paiements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le 1er janvier 1855. La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple de celle qu'elle aura reçue à titre de subvention.

Le dernier versement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture de la ligne entière.

Art. 6. Le Ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'Etat, à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la Compagnie, un intérêt de 3 0/0 sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, en sus de la subvention mentionnée en l'art. 4 ci-dessus, sans toutefois que le capital puisse, en aucun cas, excéder, soit en actions, soit en obligations, la somme de 50 millions.

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder 1,500,000 fr.

Cette garantie d'intérêt ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément de garantie d'intérêt aux obligations.

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le capital de premier établissement à la charge de la Compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de 3 0/0 ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des sections définitivement livrées à l'exploitation, et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'Etat et sous le contrôle de l'Administration supérieure : 1° des frais de construction du chemin de fer; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, ou cas d'insuffisance du capital déterminé par l'Administration.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 3 0/0 garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 57.

Vu en conseil d'Etat, le 29 avril 1853.

Le Maître des requêtes, Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

Chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

Art. 1er. Le chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, qui fait l'objet de la présente concession, partira du quartier des Brotteaux, d'un point situé sur la rive gauche du Rhône en amont du quai d'Albret; il traversera le Rhône, un peu en amont de Lyon, et se dirigera ensuite vers la frontière de Suisse, en passant à ou près Montluel, Meximieux, Ambérieux, Saint-Rambert, et se portant sur Bellegarde et le fort de l'Écluse, soit par Culoz et la rive droite du Rhône, soit par la vallée du Seran dite le Val-Romey, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration.

Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève et à les terminer dans un délai de six années, à partir du décret de concession.

Elle s'engage également à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le même délai, tous les travaux d'un chemin de fer d'embranchement se détachant de la ligne principale à Ambérieux, passant près Pont-d'Ain, et se dirigeant ensuite par ou près Bourg sur Mâcon, où il se raccordera avec le chemin de fer de Paris à Lyon.

Art. 3. Il sera pourvu, s'il y a lieu, par une convention internationale, à l'exécution et à l'exploitation du prolongement du chemin de fer depuis la frontière suisse jusqu'à Genève.

La Compagnie s'engage à se conformer aux dispositions qui seront arrêtées dans ladite convention, et notamment à supporter la dépense de travaux qui seraient mise à la charge du gouvernement français.

Art. 4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève avec embranchement sur Bourg et Mâcon, la somme de quinze millions.

Cette somme sera versée en six paiements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le 1er janvier 1855. La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple de celle qu'elle aura reçue à titre de subvention.

Le dernier versement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture de la ligne entière.

Art. 5. La Compagnie est autorisée à réunir en actions et obligations le capital nécessaire à l'exécution de la ligne entière de Lyon à Genève et de son embranchement sur Mâcon. Le montant des obligations ne pourra excéder la moitié des actions et en aucun cas 25 millions, et leur émission ne pourra être faite qu'en vertu d'une autorisation du ministre des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète réalisation.

Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action. La Compagnie aura la faculté de verser en compte courant du Trésor les fonds provenant du paiement de ces deux premiers cinquièmes, les intérêts de ce compte courant seront réglés tous les six mois au taux de 3 0/0 par an.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux, mais ils ne pourront être retirés qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 6. Le ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'Etat, à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la Compagnie, un intérêt de trois pour cent (3 0/0) sur le capital engagé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon, en sus de la subvention mentionnée à l'art. 4 ci-dessus, sans toutefois que le capital puisse, en aucun cas, excéder, soit en actions, soit en obligations, la somme de 50 millions.

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder 1,500,000 fr.

Cette garantie d'intérêt ne pourra, dans aucun cas,

tre employée à assurer un supplément de garanti d'intérêt aux obligations.

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le capital de premier établissement à charge de la Compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de 3 0/0 ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des sections définitivement livrées à l'exploitation, et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction du chemin de fer ; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation ; 3° de ses recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital déterminé par l'administration.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'un minimum d'intérêt, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les trois pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 37.

Art. 7. A toute époque après l'expiration des deux premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, si, pendant cinq années consécutives, l'État était forcé de faire un complément pour payer les intérêts qu'il a garantis, le ministre aura le droit de prendre en main l'administration et la direction du chemin de fer pour le compte de la Compagnie.

Dès que le chemin de fer administré par l'État arrivera à donner plus de 3 0/0 pendant trois années consécutives, la Compagnie rentrera en possession de ses droits.

Art. 8. Après l'ouverture de la ligne entière de Lyon à Genève et de son embranchement sur Bourg et Mâcon, si le produit net de l'exploitation excède 8 0/0 du capital dépensé par la Compagnie, moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

Art. 9. A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'approbation de l'autorité supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapportés sur un plan à l'échelle les tracés définitifs des chemins de fer. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'art. 4 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La Compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la Compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'Administration supérieure.

Art. 10. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies sur une longueur de 90 kilomètres au moins, à partir de Lyon sur la ligne principale. Les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Sur tout le reste du parcours de la ligne principale et sur l'embranchement de Mâcon, les terrains pourront être acquis et les travaux d'art exécutés pour une seule voie, sauf les gares d'évitement.

Le chemin devra, d'ailleurs, être établi à deux voies dans tout son parcours, aux frais de la Compagnie, dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'administration.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 11. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Dans les parties où deux voies seront établies, la largeur en couronne est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30) dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 1 mètre 35 centimètres entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centimètres à 1 mètre 45 centimètres. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à 1 mètre 80 centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 centimètres dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à 1 mètre 35 centimètres entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 12. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 350 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 10 millimètres par mètre ; il pourra cependant être porté exceptionnellement à 15 millimètres par mètre avec l'approbation spéciale de l'administration.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 13. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

Art. 14. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 15. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route impériale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres dans la partie préparée pour deux voies, de 4 mètres 50 centimètres dans les parties construites pour une seule voie, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 16. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route impériale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 8 mètres, dans les parties préparées à deux voies, de 4 mètres cinquante centimètres dans les parties construites pour une seule voie et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 50 centimètres.

Art. 17. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 16.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 18. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 19. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes impériales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 20. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes impériales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 21. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être levés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 22. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes impériales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 23. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs de la localité devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 24. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins 8 mètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, dans les parties préparées pour deux voies ; 4 mètres 50 centimètres dans les parties construites pour une seule voie, et 5 mètres 50 centimètres de hauteur sous la clef, à partir de la surface du chemin ; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4 mètres 75 centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

La suite au prochain numéro.

Chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1853.

Messieurs,

Construction et établissement.

Le montant des dépenses du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 31 mars 1852, à 14,201,538 fr. 66 c.

Depuis il a été payé 10,645 fr. 50 c., savoir :

Frais généraux.	
Annonces, frais et honoraires,	1,245 60
Intérêts.	
Escompte d'effets et intérêts sur le neuvième versement fait par anticipation,	157 75
Terrains.	
Règlement d'indemnités, frais et intérêts,	7,934 60
Gares et stations.	
Travaux à Longueville,	1,307 55
Somme égale,	10,645 50
Par contre, il vous est rentré, pour intérêts et escompte,	11,271 70
Recouvrements pour différence sur vente d'actions,	5,190 13
Pour reventes de parcelles de terrain,	21,397 »
Ensemble,	37,867 92
De sorte que, non-seulement les rentrées couvrent les dépenses de l'année, mais elles les excèdent de	27,222 42
Ce qui réduit le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement, au 31 mars 1853, à	14,234,316 24
Et laisse, à la même époque, un excédant du capital sur les dépenses, de	165,683 76
Somme égale,	14,400,000 »

Dans les comptes approuvés par l'assemblée générale du 30 avril 1852, nous avions compris parmi les dépenses générales de construction et d'établissement, une somme de 208,093 fr. 04 c., comme évaluation des différences dues à la Compagnie sur les actions vendues, faute de versements, et que nous considérions comme une perte sur le capital social.

Néanmoins, nous n'avons cessé de rechercher les moyens de rentrer dans une partie de ces créances.

Plusieurs actionnaires, dont le domicile et la solvabilité étaient d'abord restés inconnus, ont été retrouvés ; des réclamations leur ont été adressées, et sur la somme de 208,093 fr. 04 c., que nous croyions définitivement perdue, nous sommes parvenus à recouvrer 5,199 fr. 13 c.

D'une autre part, l'avoué que nous avons constitué à Londres, pour poursuivre contre les anciens actionnaires anglais, résidant en Angleterre, l'exécution de la sentence arbitrale rendue contre eux en France, et qui les condamnait à payer le déficit résultant de la vente de leurs actions, faite en février et en novembre 1847, a obtenu de plusieurs d'entre eux le paiement de ce qu'ils devaient à votre Compagnie, et c'est ainsi que vous avez reçu, du 31 mars 1852 au 31 mars 1853, une somme de 23,804 fr. 50.

Nous avons continué de poursuivre la revente des parcelles en excédant reconnues inutiles à l'exploitation de votre ligne. Une partie en a pu être rétrocédée ; l'autre partie, qui se compose en presque totalité de flaques d'eau, et de terrains qui ont servi et servent encore au dépot de terres déblayées, ne pourront se vendre que très difficilement ou à des prix très modiques, si nous trouvons des acquéreurs.

Nous soumettons à votre approbation, conformément aux Statuts, les reventes faites depuis le 31 mars 1852 jusqu'au 31 mars dernier.

Les rentrées sur ce chapitre se sont élevées, durant cet intervalle, à 21,397 fr. ; ce chiffre comprend, outre le prix des reventes, dont le montant figure pour 18,512 fr. dans le tableau joint au présent rapport, le règlement de ventes réalisées antérieurement au dernier exercice.

Dans le rapport qui vous a été présenté l'année dernière, nous vous avions annoncé que nous nous étions procuré la somme nécessaire au paiement des reconnaissances d'intérêt, en réalisant une partie des actions rachetées par la Compagnie.

Nous avons cru devoir, au moyen d'une opération semblable, vous libérer des engagements pris envers les entrepreneurs des travaux, MM. Mackenzie et Brassey, engagements dont le chiffre s'élevait à 248,224 fr. 32 c., portant intérêt jusqu'en 1855, date de leur échéance.

Les billets ainsi payés par anticipation à MM. Mackenzie et Brassey ont fait rentrer à la caisse, pour escompte, une somme de 11,271 fr. 75 c.

Les Compagnies de chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, ont nommé des délégués pour examiner un projet de fusion, à l'effet de réunir ces quatre concessions en une seule Compagnie.

Les Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre étaient déjà unies par les liens d'une exploitation mixte. La Compagnie de Rouen avait été précédemment en négociation avec les concessionnaires de la ligne de l'Ouest, pour se charger de la construction et de l'exploitation de cette ligne. Plus tard, elle avait concouru à la formation de la Compagnie à laquelle les concessionnaires avaient cédé leurs droits. Ces deux Compagnies s'étaient entendues pour la concession du chemin de fer de Caen et de Cherbourg et de la ligne transversale du Mans à Mézidon. Il était évident que la concession du chemin de fer de Caen et de Cherbourg obtenue d'un commun accord, devait devenir un moyen d'union prochaine entre les Compagnies de Paris à Rouen et de l'Ouest.

Cependant, quels que fussent les avantages de ce projet de fusion pour les quatre Compagnies, il ne pouvait être adopté qu'après un examen prolongé et approfondi de ses éléments et de ses conséquences.

Il ne suffisait pas qu'il fût reconnu en principe que la fusion assurait une exploitation plus économique, qu'elle augmentait et consolidait le crédit de ces quatre Compagnies, il fallait encore régler entre elles les conditions de leur rapport et le partage de la situation à venir.

C'est ce qui explique le délai qui s'est écoulé entre le premier examen de cet affaire, et la solution à laquelle les Compagnies se sont arrêtées.

Pendant ce temps, quel devait être et quel a été le rôle de la Compagnie de Dieppe ?

L'initiative de la fusion ne pouvait venir de nous ; et, par suite du traité qui avait remis notre exploitation à la Compagnie de Rouen, nous devions attendre que cette Compagnie eût elle-même pris un parti au sujet de la fusion. Demander à intervenir dans la négociation ouverte entre les quatre Compagnies, c'eût été la compliquer sans aucun avantage pour vous. Il nous a paru plus conforme à votre position et à vos intérêts de rester étrangers à ce premier débat, dans lequel nous ne pouvions réellement lutter à armes égales contre quatre Compagnies plus puissantes et surtout plus indépendantes que la vôtre.

Si ces quatre Compagnies ne s'entendaient pas sur la fusion, vous restiez dans la situation qui vous a été faite par le traité avec la Compagnie de Rouen ; si, au contraire, les Compagnies s'unissaient par la fusion, il devenait de leur intérêt de vous faire entrer dans cette combinaison, et vous pouviez attendre de meilleures conditions de la fusion faite que d'une fusion à faire, puisque votre adjonction devenait inévitable et qu'elle devait être d'autant moins marchandée, que les intérêts plus considérables des quatre Compagnies contractantes auraient été réglés et satisfaits.

C'est ce qui nous a déterminés à attendre les propositions du Comité de fusion.

En effet, dès qu'une convention provisoire a été arrêtée et signée entre les quatre Compagnies, le Comité de fusion nous a adressé des propositions pour le rachat de votre concession.

Les conditions de ce rachat étaient le paiement d'un intérêt annuel de 8 fr. 33 c. par action, et le remboursement des actions à 400 fr., par voie de tirage au sort pendant la durée de la concession de la fusion.

Nous n'avons pas accepté cette proposition, et nous avons demandé que l'intérêt fût porté à 12 fr.

La négociation qui s'est engagée sur ces deux termes a été longue et difficile.

Le Comité de fusion opposait à notre demande le chiffre inférieur des produits de votre ligne, exploitée aussi économiquement que possible par la Compagnie de Rouen, la courte durée du traité avec cette Compagnie, qui limitait à six ans le dividende additionnel que vous pouviez espérer de l'augmentation des produits de cette ligne, et enfin l'obligation d'exécuter le chemin de Fécamp, que la fusion prend à sa charge.

C'était là, Messieurs, le point le plus difficile de la négociation. Nous avons rendu compte aux précédentes assemblées générales des causes qui ont empêché l'exécution de l'embranchement de Fécamp.

Les difficultés que nous avons d'abord rencontrées pour la réalisation de notre capital nous ont mis dans la nécessité de demander un ajournement, puisqu'il fallait avant tout concentrer toutes nos ressources pour l'achèvement de la ligne de Dieppe, que les retards et les refus de versements mettaient en péril. Plus tard, la situation politique est venue aggraver ces difficultés, et nous nous sommes trouvés dans l'impossibilité absolue de compléter la réalisation du capital social ou de recourir au crédit.

Mais, à mesure que la situation de l'industrie des chemins de fer s'est améliorée, que la vôtre est devenue moins critique par le fait de votre traité avec la Compagnie de Rouen, le retard forcé apporté à l'exécution de l'embranchement de Fécamp nous a suscité des procès ; les localités intéressées ont insisté sur l'accomplissement de ce qui leur avait été garanti par une loi, et le gouvernement s'est montré moins disposé à nous accorder de nouveaux délais.

Sans vouloir user de tous les avantages que lui donnait cette situation, le Comité de fusion était fondé à porter en ligne de compte l'incertitude même de votre avenir. Il nous disait : Réglez vos obligations envers l'État ; faites-vous relever d'exécuter l'embranchement de Fécamp, ou si elle nous est imposée à votre lieu et place, faites en sorte que nous obtenions une compensation, et nous ne demandons pas mieux que de vous y faire participer. Enfin le Comité de fusion, si nous ne pouvions nous entendre, s'en remettait à l'autorité supérieure dont il réclamait l'arbitrage.

C'est dans ces termes que la question a été portée devant M. le ministre des travaux publics et devant le comité consultatif des chemins de fer, à l'examen duquel M. le ministre a renvoyé le projet de fusion.

Il fallait donc en terminer avec le Comité de fusion ou attendre une décision de l'administration supérieure, ou rester dans la situation qui nous est faite par le traité avec la Compagnie de Rouen.

Nous ne pouvions accepter l'offre d'un intérêt de 8 fr. 33 c. par action, même avec le remboursement à 400 fr., comme une compensation suffisante pour l'abandon de votre concession. L'exécution de l'embranchement de Fécamp était décidée par le gouvernement. Un arbitrage de l'administration supérieure, s'il eût été possible de l'obtenir pour régler les intérêts pris es des deux compagnies, pouvait avoir ses périls ; car, enfin, l'administration ne pouvait pas se dispenser de porter en compte à votre désavantage la charge de Fécamp et les obligations de votre loi de concession.

Enfin, le troisième parti, celui de rester dans la situation du traité avec la Compagnie de Rouen, n'était pas praticable. C'était une chicane en pure perte, et qui eût mal répondu aux intentions de conciliation constamment manifestées par le comité de fusion et à ses efforts persévérants pour arriver à une solution satisfaisante. D'ailleurs, la fusion pouvait continuer l'exécution du traité en tenant un compte spécial de l'exploitation de la ligne de Rouen, ou mettre un terme au traité en appliquant la clause de résiliation prévue et formellement stipulée en cas d'exécution de l'embranchement de Fécamp.

C'est dans cette situation que le Comité de fusion et nous, sommes arrivés devant la Sous-Commission chargée de l'examen préparatoire du projet de fusion.

Le Comité de fusion a demandé à la Sous-Commission, avant de faire connaître d'une manière définitive les derniers termes de ses propositions à votre Compagnie, un délai de quelques jours, qui lui permit de terminer cet arrangement.

Nous avons été à notre tour entendus par la Sous-Commission, et tout en tenant le même langage que le Comité de fusion, quant au délai demandé, nous nous sommes efforcés de lui démontrer tout à la fois l'impossibilité pour nous d'exécuter l'embranchement de Fécamp et les raisons d'équité qui devaient déterm

ner le gouvernement et le Comité de fusion à ne pas faire peser sur la Compagnie de Dieppe la charge de cet embranchement.

C'est dans cette situation qu'une nouvelle conférence a eu lieu entre le Comité de fusion et nous, conférence dans laquelle nous sommes enfin tombés d'accord sur les conditions de l'achat de notre concession par la fusion aux conditions suivantes :

1° Paiement d'un intérêt annuel de 12 fr. par action ;

2° Remboursement des actions par voie de tirage au sort pendant la durée de la concession de la fusion, au prix de 400 fr.

Quant aux titres qui vous seraient remis en échange des actions actuelles, il n'a pu être rien statué d'une manière définitive, mais nous avons vivement insisté pour obtenir que ce règlement soit fait en obligations de la fusion, semblables à celles qu'elle aura à émettre pour les emprunts qui lui restent à faire.

Cette demande a été favorablement accueillie en principe par le Comité de fusion, et si elle peut se concilier, comme nous n'en doutons pas, avec les convenances et les intérêts de la fusion dans ses emprunts à venir, nous avons tout lieu de compter que vos actions seront échangées contre des obligations de la fusion, et nous avons dès aujourd'hui l'assurance que le règlement de cet échange sera fait sur la base de l'intérêt de 12 fr., et au remboursement de 400 fr. et en obligations comptées aux prix d'émission consenti aux propres actionnaires de la fusion.

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir les bons procédés du Comité de fusion, l'esprit d'équité et de conciliation qui l'a déterminé à conclure cet arrangement. Nous avons trouvé dans ces procédés la continuation des rapports qui, depuis l'origine de votre concession, n'ont cessé d'exister entre les Compagnies de Rouen et du Havre et la vôtre.

Les avantages pour nous de ce traité sont évidents. Il met un terme à une situation précaire; il substitue un revenu fixe de 12 francs au prix du loyer de 8 francs qui vous est payé par la Compagnie de Rouen, et qui ne vous est garanti que pour six ans, et cette garantie même vous serait enlevée par le fait certain de l'exécution de l'embranchement de Fécamp, qui implique la résiliation de votre traité avec la Compagnie de Rouen. Le traité vous assure en outre le remboursement du capital versé, 400 francs par action, sans que le revenu qui vous est garanti soit grevé d'un prélèvement pour l'amortissement.

Aujourd'hui, il n'y a plus d'exploitation fructueuse possible pour les embranchements et les lignes de petit parcours en dehors de l'exploitation par les grandes lignes. Lorsque la fusion devient une nécessité presque absolue pour des chemins de fer de grand parcours, tels que ceux de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de l'Ouest, de Caen et de Cherbourg, est-il possible de songer à une situation indépendante pour la ligne de Dieppe ?

C'est ce qui nous fait compter en pleine confiance sur l'autorisation que nous vous demandons de convertir en traité définitif l'engagement provisoire que nous avons contracté avec le Comité de fusion, aux conditions qui viennent de vous être soumises.

Dans cette dernière circonstance, votre Conseil d'administration est resté fidèle aux principes qu'il a constamment suivis dans la direction de vos affaires. Permettez-nous de vous rappeler que nous avons diminué de nous-même le nombre des administrateurs ; que nous avons proposé la suspension du traitement qui leur était alloué ; que, plus tard, nous avons réduit le chiffre de ce traitement, et que nous avons renoncé à toute rémunération à l'époque du traité avec la Compagnie de Rouen.

Aujourd'hui enfin, la convention provisoire que nous avons passée avec le Comité de fusion ne contient aucune stipulation personnelle aux administrateurs ; ce traité, en un mot, ne nous profite que comme actionnaires.

Voici le texte de la proposition que nous soumettons à votre délibération.

L'Assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs de traiter de la cession du chemin de fer de Dieppe à la Compagnie fusionnée des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest, aux conditions suivantes :

1° Paiement d'un intérêt annuel de 12 francs par action de la Compagnie de Dieppe ;

2° Remboursement du capital social au prix de 400 francs par action et par voie de tirage au sort, pendant la durée de la concession de la Compagnie fusionnée.

Le dividende de 9 fr. 30 par action vous sera payé à la caisse de la Compagnie à dater du 6 mai prochain.

Chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray.

(Jonction de la Marne à la Saône.)

PREMIÈRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Présidence de M. de Grimaldi, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Aux termes de l'art. 31 des statuts de notre Compagnie, l'assemblée générale des actionnaires doit se réunir chaque année dans le courant du mois d'avril.

Conformément à cette prescription, nous venons vous rendre compte de l'exécution de notre mandat et vous exposer la situation de l'entreprise à laquelle vous avez apporté le concours de vos capitaux.

Pour vous mettre à même de mieux apprécier cette situation et l'avenir réservé à notre Compagnie, nous croyons utile de vous rappeler sommairement les divers projets auxquels a donné lieu la ligne de Saint-Dizier à Gray, avant la concession qui nous en a été faite par le décret du 26 mars dernier.

Depuis de longues années, le septième groupe métallurgique de France, formé de nos départements les plus riches en minerais et en usines à fer, demandait à être desservi par des voies de transport perfectionnées qui lui ouvrissent une communication rapide vers le nord et le midi, et les missent vis-à-vis de ses concurrents dans des conditions moins inégales.

En 1821, l'administration se préoccupait déjà des moyens de doter d'un système de communications économiques un pays qui, par l'abondance de sa production et par l'étendue de ses débouchés, contribue plus que tout autre à déterminer le prix courant des fers sur les divers marchés de France. Il ne s'agissait alors que de navigation. C'était le temps où le gouvernement projetait l'achèvement de cette grande ligne de la Méditerranée à la vallée de l'Escaut, qui devait traverser la France sur une longueur d'au moins 300 lieues, en desservant nos plus riches houillères et nos plus importantes industries. On devait passer de la vallée de la Saône à celle de la Marne au moyen d'un canal à point de partage qui, de Gray à Saint-Dizier, formait la clef de ce système général du midi au nord, déjà amené par la nature ou par l'art aux cinq sixièmes d'exécution.

En 1828, un ingénieur des mines, dont les vues hardies devançaient la marche du progrès industriel, M. Henri Fournel, substituait un projet de chemin de fer au projet de canal. Il présentait aux maîtres de forges de la Champagne, assemblés à Joinville, l'avant-projet d'un chemin de fer principalement destiné à relever le septième groupe métallurgique des conditions d'infériorité où la difficulté et la cherté seule des transports le plaçaient vis-à-vis des autres foyers de production de la fonte et du fer.

En 1833, de nouvelles études furent faites par M. l'ingénieur en chef Courtois, sous la direction de M. Navier, et soumises, comme l'avaient été celles de M. Henri Fournel, à une enquête. Mais il n'y fut point encore donné suite.

Ces divers travaux attestent que de tout temps on a été frappé de l'intérêt vraiment national qu'il y avait à compléter la grande ligne du midi au nord, et à vivifier la plus importante région métallurgique de France, en joignant deux points considérés comme principaux par tous ceux qui se sont occupés du réseau des canaux et des chemins de fer, c'est-à-dire en joignant Gray et Saint-Dizier, la tête de la navigation de la Saône et la tête de la navigation de la Marne.

Gray, marché de céréales de première classe sur la Saône supérieure, est le port d'embarquement de toutes les denrées des départements agricoles de l'est, qui descendent vers le midi pour l'approvisionnement du Lyonnais, du Languedoc et de la Provence. C'est aussi le point extrême où remontent, par eau, les provenances méridionales, particulièrement la houille, les vins, les spiritueux, pour emprunter ensuite la voie lente et coûteuse du roulage, et se distribuer dans les départements de l'est, du nord et du nord-est. Le mouvement annuel de cette place de commerce se mesure par une circulation de plus de 200,000 tonnes.

Saint-Dizier, situé au point le plus élevé de la navigation de la Marne, est la capitale industrielle du septième groupe métallurgique ; c'est le marché régulateur du prix du fer en France. Les minerais, les charbons, les fontes, les fers, les sciages, les bois de marine et de charpente, les pierres à construction, en un mot tous les produits de ce pays industrieux viennent s'y entreposer. C'est à Saint-Dizier qu'arrive de Saarbruck, du bassin de la Loire et d'Anzin, la houille indispensable aujourd'hui à la fabrication du fer. Or, le groupe métallurgique que doit desservir le chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, occupe le premier rang dans la fabrication de la fonte, et s'il n'est que le second dans la fabrication du fer, cela tient uniquement au prix excessif des transports, à raison duquel on y paie la houille six ou huit fois plus cher que dans certaines usines du midi. Le département de la Haute-Marne, notamment, entre pour un septième dans la production totale de la fonte, et pour un douzième dans la production totale du fer. Trente mille ouvriers et trois-cents usines y créent, tant par la fabrication de la fonte et du fer que par leurs élaborations principales, spécialement par une coutellerie renommée dans le monde entier, une valeur annuelle de plus de quinze millions, c'est-à-dire à peu près la dixième du produit total des usines à fer de la France.

Entre ces deux têtes de navigation, Saint-Dizier, Gray, s'étend la contrée qui, de temps immémorial, a occupé en France le premier rang dans l'industrie du fer. Aucun département ne renferme des minerais plus abondants et de meilleure qualité ; les forces hydrauliques y sont nombreuses et puissantes ; le pays est couvert de bois ; la population est habituée au rude travail des forges. A tous ces éléments naturels de puissance industrielle et commerciale il ne manque que la condition chaque jour plus impérieusement sentie, de pouvoir s'approvisionner économiquement de houille. Quand le septième groupe aura la houille à bon marché, sa production deviendra presque illimitée, et c'est alors qu'il pourra mériter le surnom qu'on lui a déjà donné de *Pays de Galles de la France*.

Mais aujourd'hui, malgré ses minières inépuisables, la cherté des transports comprimant la production, son industrie décline, sérieusement menacée, si elle n'obtient une grande diminution de prix sur l'importation des houilles et sur l'exportation de ses produits. La houille de Saarbruck, celle de Rive-de-Gier, celle d'Anzin, qui coûtent environ le même prix, soit 8 ou 10 fr. la tonne sur le carreau de la mine, reviennent à 40 fr., en moyenne, à Saint-Dizier, c'est-à-dire à quatre fois au moins la valeur d'achat.

On comprend assez qu'à ce prix exorbitant la production soit essentiellement limitée. L'arrivage économique du combustible donnerait à la consommation un accroissement incalculable; il permettrait d'employer le coke, à l'aide duquel un haut-fourneau produit trois fois plus que lorsqu'il marche au charbon de bois. M. le comte d'Angeville, rapporteur du projet de loi sur la navigation intérieure, n'a rien exagéré en disant, en 1845, à la chambre des députés, qu'une voie de transport à bon marché qui, traversant le septième groupe, lui apporterait les deux sortes de houilles indispensables à sa fabrication, procurerait une économie de 50 à 60 fr. par tonnes de fer de Champagne, rendue à Paris et à Lyon.

Vous voyez, Messieurs, à quels grands intérêts industriels le gouvernement a voulu venir en aide. Il s'est aussi déterminé par des raisons de haut intérêt national, car l'industrie, l'agriculture, la construction même des chemins de fer réclament plus que jamais le fer à bon marché.

Lorsqu'il a songé sérieusement à l'exécution, comme la loi de 1842 n'avait pas compris notre ligne dans le réseau général des chemins de fer, le gouvernement a d'abord soumis aux Chambres un projet de canal et demandé une allocation de 14 millions pour en entreprendre la première section. Mais ce projet, présenté en 1845, est resté à l'état de rapport.

Cependant l'expérience commençait à faire sentir la supériorité des chemins de fer sur les canaux, et, dès

l'ouverture de la session de 1846, le gouvernement renonçait au projet de canal pour proposer le chemin de fer que nous exécutons enfin aujourd'hui.

C'est que, sur les entrefaites, les populations intéressées s'étaient émues et que de vives manifestations avaient éclaté. Le conseil général de la Haute-Marne, représentant naturel des besoins de ce pays, avait demandé avec beaucoup d'énergie, par l'organe d'un de ses membres, aujourd'hui notre collègue, la substitution d'un chemin de fer au canal projeté. Des études importantes avaient été faites par MM. les ingénieurs en chef, Lacordaire, Moreau et Debott. Le gouvernement reconnut que le chemin de fer réaliserait, pour la locomotion des choses et pour celles des personnes, des services impossibles à attendre d'un canal qu'on n'était pas sûr d'ailleurs de pouvoir alimenter à son point de partage, et, le 23 mars 1846, il saisit la chambre des députés d'un projet de loi pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Dizier à Gray.

L'exposé des motifs portait : « Depuis longtemps le gouvernement s'est justement préoccupé des souf-» frances malheureusement trop réelles de l'industrie » métallurgique du département de la Haute-Marne. » De tous les départements du royaume, c'est incon-» testablement le plus riche en minerais d'excellente » qualité ; mais la houille, cet autre élément indispen-» sable de la production du fer, ne peut arriver aux » usines qu'à un prix excessif. »

Dans la discussion de la loi devant la chambre des députés, le 7 mai 1846, le ministre des travaux publics disait encore : « Je demande, dans l'intérêt du pays » et du Trésor, l'exécution immédiate du chemin de » fer de Saint-Dizier à Gray. Lorsque la chambre vote » la construction d'un si grand nombre de chemins de » fer, c'est-à-dire quand elle vote la nécessité d'em-» ployer tant de bois et tant de fer, on ne saurait faire » trop tôt le chemin qui conduit aux plus grandes » forêts et au plus grand groupe métallurgique. »

Vous voyez, Messieurs, que l'idée du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray est ancienne, et qu'il ne s'agit pas d'un projet nouveau.

La loi fut promulguée le 21 juin 1846(1).

Elle ordonnait la concession à une Compagnie; à défaut de Compagnie, elle chargeait l'État d'exécuter; enfin, elle lui allouait les fonds nécessaires, 4 millions sur l'exercice 1847, pour commencer les travaux. Mais la crise financière de cette époque vint empêcher l'effet des bonnes intentions du gouvernement. La situation commanda une réduction sur les fonds affectés aux travaux publics, et l'ajournement du chemin de Saint-Dizier en fut la conséquence.

La révolution de février n'a pas amélioré les finances, et ce que l'État n'avait pu entreprendre en 1847 dut être abandonné pendant les années suivantes.

Le grand acte du 2 décembre étant venu rendre au pays la confiance dans le présent et l'espoir dans l'avenir, l'exécution du chemin de fer de Gray devint enfin possible.

Mais il ne faut pas l'oublier, Messieurs, à l'époque où s'organisait notre Compagnie, au mois de mars, nous sortions d'une effroyable crise qui avait complètement paralysé notre essor industriel ; l'esprit d'entreprise commençait à peine à se réveiller parmi nous, et la valeur vénale des actions de nos plus belles lignes était encore bien peu élevée. Les capitalistes, instruits par une expérience chèrement acquise, se seraient écartés de toute affaire qui ne leur eût pas présenté toutes les conditions d'une parfaite sécurité.

Dans une semblable situation, la réunion des capitaux nécessaires à l'établissement du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray n'était possible qu'au moyen de l'obtention d'avantages tout spéciaux. Ce n'était pas assez d'arriver à réduire considérablement les dépenses de la construction et le capital à appeler sous forme d'actions, il fallait encore mettre ce capital réduit à l'abri de toute espèce d'éventualités en assurant aux actions un revenu minimum de 4 0/0 au moyen de la garantie de l'État, et en prenant, en même temps, les mesures propres à empêcher, d'une manière absolue, que ce revenu minimum ne vînt jamais à être diminué, quels que pussent être les accidents et les mécomptes de la construction.

Ce double but nous paraît, Messieurs, avoir été complètement atteint dans l'organisation de notre Compagnie.

Ainsi, le cahier des charges de notre concession autorise la Compagnie à exécuter, pour une voie seulement, les terrassements et la pose des rails, tout en préservant pour deux voies l'achat des terrains et l'exécution des travaux d'art.

Une somme de dix millions doit nous être fournie, à titre de subvention, par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

L'État garantit à notre Compagnie, pendant 50 ans, l'intérêt à 4 1/2 0/0, et l'amortissement calculé également à ce taux sur une somme de 22 millions qu'elle est autorisée à emprunter sous forme d'obligations.

L'État nous garantit, en outre, pendant 50 ans, un revenu minimum de 4 0/0 sur 16 millions de francs, montant de notre capital *actions*.

C'est à ce dernier chiffre de 16 millions, jouissant d'une garantie de 4 0/0, qu'a pu être réduit le capital de la Compagnie. On comprend aisément l'avantage d'une combinaison qui reporte sur un tiers du capital dépensé, sur 16 millions, toute la part d'intérêt afférente aux dix millions reçus à titre de subvention gratuite, et tout ce qui, dans le revenu des 22 millions représentés par les obligations, dépasserait le taux de 4 1/2 0/0 qui lui est invariablement assigné : d'une combinaison enfin, qui, après l'extinction de l'emprunt, fera jouir les porteurs de nos 16 millions d'actions de la totalité des produits de la ligne, soit des produits d'un capital réel de 48 millions.

Nous avons fait avec des entrepreneurs généraux un traité à forfait pour la construction de notre ligne; ce traité, qui nous met à l'abri de tous les entraînements et de tous les mécomptes de la construction, nous donne la certitude que notre capital suffira à tous les besoins de notre entreprise.

Grâce à ces diverses combinaisons, le capital de notre Compagnie était entièrement et solidement souscrit dès le 15 avril 1852; 25 600 actions furent placées à Londres en vingt-quatre heures, et il ne resta plus à émettre en France que 6,400 actions.

Notre capital ainsi constitué, les statuts sociaux ne tardèrent pas à recevoir l'homologation du Gouvernement, et un décret du 4 juin dernier consacra définitivement l'existence légale de la Compagnie.

Nous abordons, maintenant, Messieurs, l'exposé de notre gestion financière.

Aux termes du cahier des charges de notre concession, nous ne pouvons faire application des fonds provenant de l'emprunt et de la subvention, qu'après avoir justifié de l'emploi de sommes plus importantes en travaux et en approvisionnements.

Cette obligation nous imposait le devoir de réaliser immédiatement une notable portion du capital social.

D'un autre côté, tout donnait lieu d'espérer que la situation de la place deviendrait de plus en plus favorable et faciliterait, par conséquent, l'émission des obligations de la Compagnie. Il convenait donc d'ajourner cette opération.

Enfin, nous avons pensé que nos actions, libérées des 5/10es, et pouvant ainsi être représentées par des titres au porteur, offriraient de plus grandes facilités de circulation et de crédit.

Nous avons donc demandé aux actionnaires de la Compagnie deux versements successifs de 75 fr., qui ont porté à 8 millions la portion appelée sur le capital social.

En appliquant aux travaux les sommes actuellement disponibles, ainsi que celles dont nous pourrons successivement disposer, et qui proviendront tant de l'emprunt à émettre que de la subvention, nous pourrons, selon toute probabilité, faire face aux dépenses de la campagne de 1854, et nous dispenser de faire un nouvel appel à nos actionnaires dans le cours de cette année.

La négociation de l'emprunt fait, d'ailleurs, l'objet de nos constantes préoccupations, et vous pouvez être assurés, Messieurs, que nous nous empresserons de saisir le moment favorable pour pourvoir à son émission.

Désirant faire participer immédiatement les actions de la Compagnie aux avantages que présente les Sous-Comptoirs des chemins de fer, nous nous sommes empressés de souscrire 272 actions de cette Société, à raison de 1,70 pour mille du montant de notre capital. Nous ne doutons pas que votre approbation ne soit acquise à cette mesure, qui a servi utilement vos intérêts.

(La suite au prochain numéro.)

(1) La loi ne comprenait pas la section de Blesme à Saint-Dizier. « Nous laisserons de côté cette section, disait le ministre, dans son exposé des motifs du chemin de Saint-Dizier à Gray, puisque aujourd'hui la ligne de Paris à Strasbourg doit passer par Saint-Dizier, et nous ne nous occuperons que de la partie comprise entre Saint-Dizier et Gray. » Ce ne fut que plus tard que, le gouvernement provisoire étant revenu sur les décisions qui avaient fixé le passage à Saint-Dizier du chemin de Strasbourg, l'administration dut y rattacher la ville de Saint-Dizier par le prolongement jusqu'à Blesme.

Correspondance.

M. L. R., à Marseille. — N° 1, oui. — N° 2, nous n'avons pas eu encore communication de cette note.

M. A. et Ce à Nyons. — N° 1, mauvaise valeur. Ne prenez pas. — N° 2, préférable, mais ne valant pas les bonnes lignes françaises.

M. E. M. J., à Rouen. — On n'ouvrira pas de souscription.

M. T. P., à Saint-Quentin. — N° 1, expiré depuis le 15 avril. — N° 2, On attend pour délivrer les titres l'homologation des statuts.

M. X., à N. — Vendez 2, 4 ; gardez 1, 3.

M. Th. G. — On ne les négocie plus.

M. E. de L., à Feudettes. — Nous n'avons pas reçu votre lettre du 21 avril. Veuillez renouveler vos questions.

M. D., à Paris. — N° 1, gardez. — N° 2, Rouen et Ouest.

M. R., à B. — *A*, Orléans, Cherbourg ; *b*, Ouest, Cherbourg.

M. R. G., à Lyon. — Reçu, fait. — N° 1, douteux. — N° 2, 60 à 65. — N° 3, oui.

M. A. L., à La Ferté. — Reçu

M. E. H., à Orléans. — Il n'y a pas de maison de banque de Paris qui fasse l'opération dont vous parlez. Au reste, les actions dont vous parlez donneront le dividende indiqué.

M. T, à Gray. N° 1, attendre. — N° 2, c'est possible. Cependant le cours est bien haut. — N° 3, Faible bénéfice. — N° 4, non. — N° 5, oui. — N° 6, oui. — N° 7, attendre. — N° 8, prenez Rouen, Ouest.

M. M., à Strasbourg. — N° 1, non. — N° 2, plutôt. — N° 3, Strasbourg. — N° 4, non.

M. A. D., à Libourne. — N° 1, attendez. — N° 2, 25 fr. au dessous du cours actuel. — N° 3, 680 à 90.

M. V., à Orléans. — N° 1, elles vont entrer dans quelque combinaison. Vous aurez les titres après l'homologation des statuts. — N° 2, non. — N° 3, non.

M. D. W., à Charleville. — Sur 20,000.

M. C., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, un peu. — N° 4, non. — N° 5, Rouen, Ouest.

M. X. Z. — Nous ne répondons pas aux lettres non signées.

M. X. Y., à Nantes. — N° 1, vendez *b* et *d*, et remplacez par *a* et *c*. — Nos 2 et 3, non. — N° 4, *a* et *c*.

M. Y. H., au Havre. — N° 1, c'est possible, mais dans tous les cas, les cours actuels sont avantageux. — N° 2, non certainement. — N° 3, oui. — N° 4, elles sont aussi bonnes, mais la réalisation des premières est plus facile.

M. A. R., à Tours. — Non.

M. E. B., à Paris. — N° 1, défaites-vous de toutes ces valeurs et prenez des chemins de la Normandie.

M. L. T., à Paris. — Non.

M. A. C., à Saint-Mandé. — N° 1, Vendez. — N° 2, Rouen et Ouest. — N° 4, 25 fr. sur le cours actuel.

M. X. X., à Rouen. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, douteux. — N° 4, les chemins de la Normandie, la Méditerranée, le Midi, avec le temps.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 22 au 29 avril 1853.

63,400 voyageurs	242 435 20
Bagages, marchandises, etc.	314.462 85
Total	556,898 05

Semaine correspondante de 1852.

69 803 voyageurs	258.728 40
Bagages, march., etc.	266 635 11
Produit total	525,363 51

Recette totale du 1er janvier au 29 avril.

1853	9.848.434 03
1852	8,214,231 70

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 24 au 30 avril 1853.

16 591 voyageurs	86 031 fr.	55 c.
Bagages, marchandises, etc.	117 387	10
Total de la semaine	203 418	65
Total de l'exercice courant	3,052.857	65
Semaine correspondante de 1852	172 126	65
Exercice correspondant de 1852	2,751,903 fr.	90 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 24 au 30 avril 1853.

10,763 voyageurs	32.407 fr.	45 c.
Bagages, Marchandises, etc.	48,050	20
Total de la semaine	80 457	65
Total de l'exercice courant	671 673	40
Semaine correspondante de 1852	72 882	70
Total de l'exercice correspondant	589,634 fr.	65 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 24 au 30 avril 1853.

Grande vitesse.) 29,252 voyageurs.	198.756	70
Petite vitesse.) bag., marchand.	187.710	20
Total de la semaine	386.516 fr.	90 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5.383.849	95
Total	5,770,366	85
Semaine correspondante de 1852	325.151	25
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	4 581 370	55
Total de l'exercice correspondant	4,906,520	80

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 24 au 30 avril 1853.

Voyageurs	217,981	15
Bagages, marchandises etc.	346,495	42
Total	564.479	57
Sect. d'Ang. — Voyageurs	23,079	65
— Bagages, march., etc.	25.588	93
Totaux	613,188	15
Semaine correspondante de 1852	530.823	70
Différence en faveur de 1853	82,864	45
Recettes du 1er janv. au 20 avril 1853	9.212.535	69
Do de la section d'Angoulême	657,876	97
Total	9,870,412	66
Recette correspondante de 1852	8,197.140	91
Différence en faveur de 1853	1,673,271	83

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—16e semaine.

Du 16 au 22 avril 1853.

30,103 voyageurs	177.552 fr.	55 c.
Marchandises	256.198	61
Total de la semaine	433 751	16
Recettes antérieures	5,678 047	42
Total général	6,111,798	58

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 18 au 24 avril 1853.

10,859 Voyageurs	24.179	46
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	27.365	71
Total	51,545	11
Semaine correspondante de 1852	47,975	89
Recette totale du 1er janv. au 24 avril.	798.169	48
Do 1852	665 431	36
Différence en faveur de 1853	132,738	12

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1853.

2,932 voyageurs	9,114 fr.	30
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13 039	35
Total de la semaine	22 153	65
Semaine correspondante de 1852	21 844	15
Différence en faveur de 1853.	309 fr.	50.
Recette du 1er janv. au 20 avril 1853.	377 617	75
Recette correspondante de 1852	390,484	60
Différence en faveur de 1852	12,866 fr.	85 c.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom. — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total : 294 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 avril 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	39 942	15
Bagages et marchandises	47.113	55
Total de la semaine	87 155	70
Semaine correspondante de 1852	83,193	30
Augmentation	3 962	40
Recettes du 1er janv. au 22 avril 1853,	1,272 088	31
— — 1852	1.082,307	45
Augmentation	189,780	86

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,705	70
Bagages et marchandises	36 913	90
Total de la semaine	64,619	60
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	151,675	30
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	2,293,390	50

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 avril 1853.

Grande vitesse.—1,322 voyageurs	3,355 91
Petite vitesse	18,561 49
Total	21 917 40

Chemin de fer de Sceaux.

Mois d'avril 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	37,738	17.885 10	326 10	18.211 20
1852.	30,586	13.948 85	309 90	14,258 75
En faveur de 1853.	7,152	3,936 25	16 20	3,952 45

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1853.

Voyageurs	139,220.	Recettes..	88,107 65
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			83,183 10
			171,290 75

Avril 1852.

Voyageurs	157,303	Recettes..	171,205 98
Les 4 1ers mois de 1853	528,222		577,466 30
Id. de 1852	494,331		540,080 15
Augmentation en 1853	33,891	Recettes.	37,386 15

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	27,913 05	27,240 40	23,946 35
Bagages	553 40	539 97	492 47
Bétail	919 73	1,149 25	1,256 10
Marchandises	16,626 10	13,607 04	11,289 18
	46,052 42	42,545 66	36,985 10

Ce résultat présente une augmentation en 1853 de fr. 3,506 76 c. sur 1852, et de fr. 9,068 32 sur 1851.

CHEMIN DE FER DU NORD.

1er TIRAGE DES OBLIGATIONS DE LA DEUXIÈME SÉRIE (*Emprunt de 1852*).

75553	97868	116091	131146
75726	97968	116101	131228
75769	98312	116206	132142
75916	98828	116855	132179
76771	98848	116875	132525
76884	98916	117345	132821
77190	99188	117682	133054
77933	99560	117888	133075
78659	99573	118152	133120
78741	99575	118414	133495
78973	99665	118485	133747
79126	99801	118650	133778
79169	100019	118710	133829
79140	100060	119351	133908
79352	100152	119414	134166
79552	100197	119891	134259
79574	100384	119914	134459
79961	100535	120740	134655
80287	100984	120752	135001
81099	101255	120847	135198
81885	101965	120859	135461
82057	102157	121178	136327
82160	103367	121198	136637
82251	103526	121454	136639
82363	103673	121484	136676
82517	103904	121508	136932
82668	104624	121854	136977
82953	105031	121883	137686
83293	105104	122004	137702
83614	105666	122683	137760
83847	105699	122887	137790
84235	105837	122932	137878
84701	106062	123116	138184
84738	106673	123148	138220
85684	106797	123414	138589
85897	107057	123463	138615
86141	107181	123775	139112
86473	107329	123938	140192
87178	107716	124172	140440
87554	107799	124467	141112
88172	107876	124598	141556
88706	108132	124700	141671
88825	108138	124753	141816
88931	108703	124818	141895
89190	108753	124835	142219
89311	109015	125034	142258
89633	109182	125079	143029
90048	109597	125520	144608
90091	110286	125755	144766
90217	110440	125771	144871
90838	110457	126002	145045
90928	110620	126032	145362
91596	110643	126578	145496
92001	110759	126629	145800
92105	111397	126731	146265
92627	111817	126923	146295
93622	111833	127044	146319
93643	112290	127337	146554
94188	112312	127669	146813
94784	112520	128504	147140
95035	112752	128541	147509
95191	112831	128567	147717
95405	112876	128586	148189
95950	114125	128602	148357
95998	114529	128819	148379
96221	114826	128866	148469
96467	115757	128991	148673
96613	115819	129391	148841
96742	115820	129904	148985
97596	115865	129958	149177
97836	116052	130605	149528

CHEMIN DE FER DU NORD.

2e TIRAGE DES OBLIGATIONS DE LA PREMIÈRE SÉRIE (Anciennes actions de Boulogne).

469	14039	36161	57643
471	15069	36681	58498
576	15462	27166	58268
689	15730	37591	58374
883	16202	37624	59117
1146	16263	37744	59702
1205	16286	37886	60238
1233	16309	38050	60401
1541	16418	38095	60527
1877	16607	38112	60636
2132	16895	38635	60789
2628	18269	38718	60813
2673	18734	38752	61404
3097	18844	38753	61558
3184	19237	38818	61597
3727	19652	38983	61687
3942	20385	39144	62198
4316	21206	39248	62235
4571	21365	39604	62338
5004	21498	40038	62419
5193	21543	40148	63111
5328	21683	41150	63142
5419	21868	41283	63314
5537	22128	31571	63397
5539	22565	42288	64003
5544	22776	42704	64049
6006	23770	42888	64338
6132	23910	43119	64516
6278	24754	43541	64877
6405	25065	43608	65366
6517	25090	43962	65443
6603	25135	44607	65607
6754	25574	44807	65800
7404	25790	45022	65988
7414	25892	45144	66239
7636	26373	45504	66318
7774	26460	45669	67205
7896	26556	46000	67182
8123	26971	46747	67974
8276	27222	46769	68028
8431	27282	47086	68165
8458	27293	47231	68644
8626	27435	47235	68777
8795	27576	47644	69150
9006	27829	47832	69178
9146	28031	47840	69609
9648	28235	47883	69708
9656	28307	48432	69920
9683	28849	48609	70512
9947	29462	48720	70650
10165	29544	48783	70692
10430	30444	48794	70724
10683	30824	48844	70764
10765	30870	49122	71075
10892	31042	49363	71088
10897	31665	50104	71188
10904	31917	50666	71490
11248	32291	51012	71606
11524	32364	51273	71731
11652	33072	51915	72223
11715	33387	52687	73114
11907	33496	52743	73150
11966	34197	52746	73194
12094	34219	52756	73374
12210	34284	53219	73632
12286	34960	54244	73772
12394	34997	54404	73880
12489	35060	56024	74029
12884	35089	56712	74161
12923	35260	56727	74427
13971	35641	57340	

CHEMIN DE FER DE CHARLEROY A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie que l'assemblée générale convoquée pour le 12 octobre dernier, n'a pu délibérer, attendu qu'elle n'était pas constituée dans les termes de l'art. 31 des statuts.

En conséquence, une nouvelle réunion aura lieu le mardi 31 mai, présente année, à midi, au siége de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroy.

Cette assemblée délibérera, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, sur les comptes du premier semestre de 1852, et sur les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'introduire dans les Statuts de la Société, notamment en ce qui concerne les dispositions des articles 1, 3 et 23 desdits statuts.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus que, dans le cas où l'assemblée serait constituée en nombre suffisant, elle aura à statuer comme assemblée ordinaire sur les comptes du second semestre de 1852, et au besoin, comme assemblée extraordinaire sur les autorisations que le Conseil pourrait avoir à demander même pour emprunter.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins complétement libérées et avoir déposé ses titres au moins dix jours à l'avance entre les mains de M. Malteu, boulevard Waterloo, n° 20, à Bruxelles.

Ou au moins quinze jours, à l'avance, à Paris, entre les mains de M. Godart, 13, rue Grange-Batelière.

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Londres, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square.

Bruxelles, le 4 mai 1853.

Le secrétaire directeur, L. urent MOULTON.

Le président, W. STRAHAN.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS.

Un prospectus distribué récemment annonce la formation d'une Société prenant le nom de *Compagnie des transports*, et constituée, à partir du 1er janvier 1853, sous la raison Direz et Ce, avec une durée de vingt années.

Suivant ce prospectus, l'ancienne Société Direz et Ce apporte à la Société nouvelle un traité verbal passé avec la Compagnie du chemin de fer d'Orléans pour la manutention et le camionnage de la gare d'Ivry.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans croit devoir informer le public :

1° Que les conventions verbales intervenues entre elle et MM. Direz doivent expirer le 31 décembre 1854 ;

2° Qu'elles réservent à la Compagnie la faculté de résiliation sans indemnité dans des cas particuliers dont le Conseil d'administration est seul juge.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le Directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

Avis aux actionnaires.

DIVIDENDE DE 1852.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en excédant des vingt francs déjà payés pour intérêt, le dividende pour 1852, fixé à treize francs par l'assemblée générale des actionnaires, est payé, sur la présentation des titres, à la caisse de la Compagnie, de 11 heures à 3 heures, à partir du 2 mai courant.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES NATIONALES.

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS.

Transport des Voyageurs et des Marchandises.

LIGNE D'ITALIE.

Départs de Marseille

Pour GÊNES, LIVOURNE, CIVITA-VECCHIA, NAPLES, MESSINE et MALTE.

Les 9, 19 et 29 de chaque mois, à 10 heures du matin.

LIGNE DU LEVANT.

Départs de Marseille

Pour MALTE, SYRA, ATHÈNES, SMYRNE, METELIN, DARDANELLES, GALLIPOLI et CONSTANTINOPLE.

Les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures après-midi.

LIGNE D'ÉGYPTE ET DE SYRIE.

Départs de Marseille

Pour MALTE, ALEXANDRIE et BEYROUTH

Les 4 et 23 de chaque mois, à 8 heures du matin.

POUR LES RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER.

A PARIS. . . . . . . Bureau des Services Maritimes, au Siége de l'Administration, *rue Notre-Dame-des-Victoires.*
A LYON. . . . . Bureau des Messageries Nationales, *place des Terreaux,*
A MARSEILLE. . . . . Bureau de l'inscription, *place de la République*, nº 1.

Et dans les principales villes, aux bureaux des Messageries Nationales.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANEE.** et liquidation de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

AVIS AUX PORTEURS D'ÉVENTUALITÉS.

En exécution du traité du 26 mars 1853, entre les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon et la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, ratifié par l'Assemblée générale du 30 avril dernier, les porteurs d'éventualités de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, nº 23, pour en opérer l'échange à raison de 14 éventualités 15/100e, contre une action de Lyon à la Méditerranée libérée de 300 fr.

Il est accordé aux propriétaires d'éventualités un délai de trois mois pour user de la faculté et encore le droit de souscrire les actions de la Méditerranée qui leur sont réservées; ce délai courra du 15 mai courant au 15 août prochain, passé ce délai (terme de rigueur) les porteurs d'éventualités qui ne se seraient pas mis en règle, seront déchus.

Le résidu de la liquidation, s'élevant à 25c par éventualité, sera payé aux ayant droits au moment de la délivrance des actions.

Nota. Le texte du traité du 26 mars dernier, se distribue dans les bureaux de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANÉE.** AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le Conseil d'administration à l'honneur de donner avis à MM. les Actionnaires, que l'Assemblée générale du 30 avril dernier, a fixé à 8 francs le dividende afférent à l'exercice de 1852.

L'Assemblée a arrêté en outre les mesures suivantes :

» L'appel de 25 fr. sur les actions primitivement fixé au 1er octobre 1853, sera exigible par anticipation du 15 au 31 mai prochain, sous escompte de 3 0/0 pour le temps qui s'écoulera entre le jour où le versement aura été effectué et la date primitive du 1er octobre 1853.

» Chaque action ayant effectué le versement des cinq premiers dixièmes (ensemble 250 fr.), sera libérée d'office du sixième dixième (50 fr.), au moyen de l'attribution qui lui sera faite d'une somme de 50 fr., à prélever sur les 5 millions de francs versés dans la caisse sociale par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

» Cette attribution sera faite sous une retenue de 4 fr., représentant les intérêts à 4 0/0 sur le versement de 50 fr., pendant les deux années restant à courir de la période de la construction.

» Au moyen de ladite retenue, les 75 fr. à verser sur les actions à partir du 15 mai prochain ainsi que les 225 fr. déjà versés, porteront également intérêt à 4 0/0, jouissance du 1er avril 1853.

» A dater du 15 mai prochain, il ne sera admis à la négociation que des actions au porteur, libérées de 300 fr., dividende détaché. »

En conséquence MM. les Actionnaires sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie : A PARIS, rue Laffitte, nº 23 ; A LYON, place Port Saint Clair, nº 21 ; A MARSEILLE, à la gare du chemin de fer, pour l'exécution des mesures prescrites par les résolutions ci-dessus, savoir :

Distribution du dividende de 8 fr.

Appel de 25 fr. sous escompte.

Imputation d'office d'un sixième dixième (50 fr.) sous retenue de 4 fr.

Transformation des titres nominatifs en titres au porteur, libérés de 300 fr.

COMPAGNIE DU **CANAL DE ROANNE.**

Un dividende de 5 fr. par action sera payé dès le 15 mai courant, contre le coupon de l'année 1853, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Roanne, quai des Charpentiers, nº 24; soit chez Mme veuve Morin et MM. Pons et Morin, petite rue des Feuillants, à Lyon; soit chez M. Maurice Sautter, rue Drouot, nº 2, à Paris; soit enfin, chez MM. Hentsch et Chauvet, rue de la Cité, nº 25, à Genève.

HAUTS-FOURNEAUX D'HERSERANGE ET MOULAINE. MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent se présenter de 10 heures du matin à 4 heures de relevée au siége de la Société, faubourg Poissonnière, 89, à partir du 15 mai prochain, pour toucher le dividende et l'intérêt revenant à chaque action, soit 48 fr. 50 c. par action.

LE SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER** fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ouvre des crédits en compte courant;

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

LIBRAIRIE Fournitures de Bureaux, — Guides des Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Guides à Paris et à Londres, etc., etc. — Livres anciens et nouveaux en tous genres, — Musique. — Pièces de Théâtres et Romans illustrés. — Cartes de France et des Chemins de fer, — Plan de Paris, etc., etc., etc.

Boulevart des Filles-du-Calvaire, 20.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La spéculation a repris depuis les derniers jours du mois d'avril une certaine activité sur la rente 3 0/0. Le cours de 81, qui avait été si souvent repoussé depuis trois mois, a enfin été franchi au moment de la liquidation, et l'on s'est empressé de tous côtés de faire de nouveaux achats de rente, car nous approchons de l'époque du coupon de souche, et l'on s'est aperçu tout à coup que les cours des 3 0/0 étaient restés fort en arrière. Le mouvement avait été comprimé par plusieurs causes, et surtout par l'incertitude qui régnait sur la question d'Orient. Mais comme cette affaire paraît s'être décidément arrangée à l'amiable, les acheteurs ont repris courage, et le 3 0/0 s'élevé à 81 75. Les nouvelles financières de Londres ont d'ailleurs contribué au mouvement de reprise. Le Parlement anglais a voté le budget avec les nouvelles modifications introduites par le ministère, et par conséquent avec la conversion des consolidés. L'influence de cette conversion ne peut être que très-favorable aux fonds publics français et à nos actions de chemins de fer ; et déjà les capitalistes anglais ont envoyé depuis quelques jours des ordres importants d'achats à la Bourse de Paris. Le seul obstacle qui arrête encore l'essor du 3 0/0, est la lourdeur persévérante du 4 1/2 0/0, qui s'est élevé à peine de 103 50 à 104 90 ; ce fonds est complétement délaissé par la spéculation, qui ne s'en occupe que par intervalles et seulement lorsqu'il existe un écart trop grand entre les cours du 3 0/0 et ceux de 4 1/2 0/0, ce qui les engage à faire des arbitrages.

Les actions de la Banque de France n'ont pas participé à la hausse générale ; elles ont éprouvé une nouvelle baisse de 40 à 2,680. Cette défaveur s'explique surtout par les hauts prix des actions de la Banque, et par la difficulté que l'on éprouve à les négocier, soit qu'on désire vendre ou acheter. Il serait fort à désirer pour la facilité des négociations, que la Banque se décidât à diviser ses titres, de manière à les mettre à portée d'un plus grand nombre de capitalistes.

Les actions des lignes qui se rattachent au groupe demandé par la Compagnie de Strasbourg, ont été tenues avec beaucoup de fermeté. Montereau, qui avait fléchi à 430, s'est relevé à 445, et ceux qui se décident à vendre pour réaliser des bénéfices trouvent facilement des acheteurs. Gray, qui avait rétrogradé à 550, a repris à 575. Cette ligne paraît devoir se fusionner avec la Compagnie de Strasbourg. Strasbourg à Bâle a également repris faveur de 365 à 390. Ce n'est pas que la Compagnie de Paris à Strasbourg soit disposée à se charger de cette entreprise, mais on suppose que le gouvernement désire cette fusion.

Les actions d'Orléans, qui avaient souffert depuis un mois de nombreux arbitrages faits à son détriment, a repris vigoureusement. Les cours ont monté en peu de jours de 1,060 à 1,125.

La fusion des Compagnies de l'Ouest et de la Normandie peut être considérée désormais comme un fait accompli. Les actionnaires de Rouen et ceux de Cherbourg ont approuvé à l'unanimité cette mesure, et il ne reste plus à la Compagnie fusionnée qu'à procéder à son organisation définitive et ensuite à l'échange de ses titres.

Les actions du Midi sont restées en baisse. L'annonce d'un versement de 150 fr. pour le 1er juin prochain a déterminé de nombreuses ventes. Beaucoup de petits porteurs n'ayant pas les capitaux nécessaires pour faire ce versement sur la totalité de leurs actions en ont vendu une partie.

Voici quelles sont les variations des principales valeurs depuis la bourse du 28 avril jusqu'à celle du 4 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 80 60 à 81 40, elle est restée à 80 30 ; elle a varié à terme de 80 55 à 81 75, elle est restée à 81 70.

La rente à 4 1/2 0/0 a monté de 103 20 à 103 50 au comptant, et de 1 3 25 à 103 90 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,720 à 2,680.

Le Crédit mobilier a monté de 945 à 947 50, il est resté à 943 75.

Le Crédit foncier a fléchi de 895 à 886 25.

Les obligations foncières, de 1,090 à 1,087 50.

Le Comptoir d'escompte a varié de 695 à 692 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 920 à 915, elles ont fermé à 922 50.

Strasbourg a monté au comptant de 890 à 915, et à terme, de 892 50 à 917 50.

Lyon a monté de 957 50 à 971 25 au comptant, et de 960 à 975 à terme.

Orléans a monté au comptant de 1,060 à 1,121 25, et à terme, de 1,070, à 1,127 50.

Rouen a monté de 1,160 à 1,190 ; il est resté à 1,180 au comptant, et à 1,182 50 à terme.

Le Havre a monté de 540 à 557 50 au comptant, et à 580 à terme.

Bâle a fléchi de 370 à 363 75, repris à 390.

Lyon à la Méditerranée a monté de 835 à 855 au comptant, et à 860 à terme.

L'Ouest a monté de 787 50 à 810.

Cherbourg a monté de 640 à 647 50.

Dijon a monté de 597 50 à 600, resté à 590.

Le Midi a fléchi de 657 50 à 650.

Saint-Germain a fléchi de 1,900 à 1,880 ; il est resté à 1,930 à terme.

Montereau a fléchi de 442 50 à 430, il est reste à 440.

Dieppe a fléchi de 380 à 367 50

La Teste a monté de 302 50 à 322 50 ;

Sceaux, de 260 à 270.

Béziers a fléchi de 527 50 à 520.

Gray a fléchi de 565 à 550, il est resté à 565 au comptant, à 575 à terme.

Samedi. — Les cours ont été faibles sur la rente, mais les actions de chemins de fer étaient demandées et tendaient à la hausse. Le 3 0/0 a fléchi de 10 c. à 80 50 au comptant, et de 15 c. à 80 45 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fermé au comptant sans variations à 103 25, et a fléchi à terme de 10 c. à 103 10. La Banque a fléchi de 5 à 2,715 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 935 ; les obligations foncières, de 5 à 1,085 ; le Comptoir national, de 2 50 à 887 50 ; le Nord a fléchi de 918 75 à 917 50. Strasbourg a monté de 880 à 887 50 ; Lyon, de 952 50 à 957 50 ; Orléans, de 1,068 75 à 1,072 50 ; Rouen, de 1,160 à 1,165 ; le Havre, de 540 à 547 50 ; Bâle, de 367 50 à 370 ; Lyon à la Méditerranée, de 837 50 à 845 ; l'Ouest, de 792 50 à 797 50 ; Cherbourg, de 636 25 à 640. Le Midi a fléchi de 658 75 à 650 ; Montereau, de 432 50 à 430 ; Dijon, de 597 50 à 595 ; Gray, de 560 à 552 50. La Teste a monté de 308 75 à 312 50 ; Sceaux, de 265 à 267 50.

Lundi. — La liquidation s'est faite en hausse sur la rente. Les affaires étaient animées et il y avait des besoins de titres. Les chemins de fer étaient très-demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 c. à 80 70, et en liquidation de 30 c. à 80 75 ; elle a fermé au 31 mai à 81. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 103 15, il a monté en liquidation de 10 c. à 103 25, et il est resté au 31 mai à 103 60. La Banque a fléchi de 5 à 2,705. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 940 ; le Crédit foncier, de 2 50 à 890 ; les obligations foncières, de 5 à 900 ; le Nord, de 1 25 à 917 50 ; Strasbourg, de 7 50 à 895 ; Lyon, de 10 à 965 ; Orléans, de 17 50 à 1,095 ; Rouen, de 5 à 1,170 ; Bâle s'est tenu à 370 ; le Havre, à 547 50 ; Lyon à la Méditerranée, à 845 ; Cherbourg, à 640 ; le Midi, à 650. Montereau a repris de 15 à 445 ; Gray, de 5 à 557 50. Saint-Germain a varié de 1,900 à 1,880. Dijon a fait 600 ; Béziers, 527 50 ; Dieppe, 375 ; la Teste, 317 50 ; Sceaux, 265 ; Versailles, 370. L'Ouest a monté de 2 50 à 800.

Mardi. — La hausse a fait des progrès rapides sur la rente, et la liquidation des chemins de fer s'est terminée en forte hausse pour les principales lignes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 40 c. à 81 10, et au 31 mai de 35 à 81 35 ; la rente 4 1/2 0/0, de 35 au comptant à 103 50, et de 25 au 31 mai à 103 85. La Banque a fléchi de 5 à 2,700 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 937 50. le Crédit foncier, de 2 50 à 887 50. Les obligations foncières étaient sans changement à 1,090. Le Nord a monté de 1 25 à 920. Strasbourg, de 15 à 915 ; Lyon, de 5 à 970 ; Orléans, de 10 à 1,105 ; Rouen, de 10 à 1,180 ; le Havre, de 2 50 à 550 ; Bâle, de 5 à 375 ; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 957 50 ; l'Ouest, de 12 50 à 812 50 ; Cherbourg, de 5 à 645. Dijon a fléchi de 5 à 595. Le Midi s'est tenu à 650 ; Montereau, à 445 ; Dieppe, à 375. La Teste a monté de 2 50 à 320.

Mercredi. — La hausse continue, et les affaires sont très-actives sur la rente et sur les chemins de fer. L'argent est très-abondant sur la place. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 20 c. à 81 30, et, à terme, de 35 à 81 70. La rente 4 1/2 0/0 s'est tenue, au comptant, à 103 50, et a monté, à terme, de 05 à 103 90. La Banque a fléchi de 20 à 2,680. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 943 75. Le Crédit foncier a fléchi de 3 75 à 886 25. Le Nord a monté de 2 50 à 972 50 ; Strasbourg, de 5 à 915 ; Lyon, de 1 25 à 971 25 ; Orléans, de 16 25 à 1,121 25. Rouen a varié de 1,190 à 1,180. Le Havre a monté de 7 50 à 557 50 ; Bâle, de 15 à 390. Lyon à la Méditerranée a fléchi, de 2 50 à 855 ; l'Ouest, de 2 50 à 810 ; le Midi, de 10 à 640 ; Dijon, de 5 à 590. Gray s'est tenu à 565 ; la Teste, à 322 50 ; Sceaux, à 270. Cherbourg a monté de 7 50 à 647 50. Saint-Germain a varié, à terme, de 1,880 à 1,930.

Jeudi. — Bourse fermée, à cause de la solennité de l'Ascension.

Vendredi. — La rente était très-demandée et elle a donné lieu à de nombreuses affaires. Les chemins de fer étaient également en forte hausse. Plusieurs lignes étaient demandées d'une manière toute spéciale. La rente 3 0/0 a monté à 82 15, et elle a fermé à 82 05 au comptant, et à 82 20 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fait 104 et 103 95 au comptant, et 104 25 à 104 20 à terme. La Banque a varié de 2,685 à 2,680 ; le Nord, de 930 à 928 75 ; Lyon, de 980 à 975 ; Orléans, de 1,133 50 à 1,125 ; Rouen, de 1,190 à 1,170. Le Havre a fait 562 50. Strasbourg, sur lequel on a détaché 13 fr. de dividende, a varié de 917 50 à 920 ; Cherbourg, de 650 à 652 50. Lyon à la Méditerranée a fait 860 ; l'Ouest, à 811 25 ; Gray, à 572 50 ; Bordeaux à Cette, de 650 à 652 50 ; Montereau, de 442 50 à 437 50.

MIRÈS.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 30 avril au 6 mai 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Montant payé par action	Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1851	Époques de jouissance	NOMS des lignes	30 comp.	30 terme	2 comp.	2 terme	3 comp.	3 terme	4 comp.	4 terme	5 comp.	5 terme	6 comp.	6 terme
71?	313*	99	[illegible]	400	tout.	44 fr. 80 p. an	janv. 1853	Nord	917 50	913 »	918 75	917 50	920 »	920 »	922 »	925 »			9.8 75	9.8 75
tout.	131	99	72,000	500	tout	50 fr. p. 1 an.	janv. 1852	Paris à Rouen	1043 »	1165 »	1170 »	1160 »	.. 80 »	1165 »	1045 »	1125 »			1190 »	1170
tout.	92	93	14,000	500	tout	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1852	Rouen au Havre	547 50	517 50	547 50	550 »	560 »	552 5	551 50	560 »			562 50	555 »
tout.	31	98	3.,000	500	48	9 fr. 30 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	370 »	»	378 »	370 »	375 »	372 50	367 50	»			37. 50	373 50
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juil. 1852	Caen et Cherbourg	640 »	640 »	640 »	641 25	645 »	642 50	647 50	650 »			652 50	647 50
tout.	23	99	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	»	1890 »	1890 »	1860	»	»	»	1930			1900 »	19.0 »
tout	17	99	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juil. 1852	Versailles (r. g.)	372 50	»	370 »	»	370 »	»	370 »	»			»	»
11?	»	99	5.,000	500	250	24 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	791 50	797 50	800 »	805 »	813 5	813 50	811 »	810 »			803 »	803 »
tout.	11	50	8,000	500	tout	néant.	»	Paris à Sceaux	267 50	»	265 »	»	265	»	270 »	»			267 50	»
923	1302	99	300,000	500	tout	48 f. 40 c p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1072 50	1071 25	1095 »	1092 50	1105 »	1110	1101 25	1027 50			1125	1128 75
622	600	99	250,000	500	tout	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	907 50	903 »	893 »	902 50	910 »	907 50	913 »	917 50			915 »	918 75
141	195	91	81,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bale	370	370 »	370 »	372 50	375 »	375 »	380 »	390			385 »	385
»	175	98	82,000	500	250	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray	355 50	350 »	357 50	357 50	»	»	375 »	375 »			372 50	375
383	515	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	juil. 1852	Paris à Lyon	953 »	950 25	965 »	970	970 »	973 75	971 25	975			973 »	975 »
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40 (4).	»	Montereau à Troyes	430 »	432 50	443 »	443 »	443 »	445 »	»	440 »			437 50	435 »
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1)	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»			»	»
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	395 »	392 50	400 »	»	385 »	»	»	390 »			397 50	390 »
tout.	57	perp.	2,200	5,000	tout.	440 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon	10525	»	»	»	»	»	»	»			»	»
»	»	»	400	»	»	1394 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Dº (3) d'Andrézieux	18500	»	»	»	»	»	»	»			»	»
»	»	99	70,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	645 »	815 »	647 »	650 »	657 50	655 »	653 »	660 »			660 »	660 »
»	750	67	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	630 »	630 »	630 »	630	640 »	645 »	640 »	640 »			642 50	633 75
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant	»	Roanne à la Loire	322 50	»	327 50	»	320 »	»	322 50	»			322 50	»
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»			»	»
tout	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»			»	»
tout.	30	90	3,400	500	tout.	37 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»			»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»			»	»
							Rentes	3 0/0	80 50	80 .5	80 70	81	81 1.	81 35	81 30	81 70			82 05	82 20
							Rentes	4 1/2 0/0	103 25	103 10	103 15	103 60	103 50	103 95	103 50	103 90			103 95	104 20
							Banque de France		2.10 »	»	2763 »	»	2700 »	»	2690 »	»			2685 »	»
							Crédit Mobilier		925 »	917 50	950 »	943 »	947 50	940 »	945 75	930 »			930 »	955 »
							Comptoir National		6.. 5	690 »	690 »	690 »	690 »	»	692 50	685 »			693 »	700
							Banque Foncière		»	900 »	8.0 »	893 »	890 »	855 »	846 25	830 »			8.5	892 5
							Dº Obligations (Cert.)		1045	1090	1090 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	1047 0			1. 875	1090

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 30 avril au 6 mai.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligat.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Sommes payées à ce jour	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages	Paiement des intérêts	Noms des Compagnies	30	2	3	4	5	6
1851.	150,000	75 ans.	333	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	372 50	372 50	372 50	373 50	»	»
Dº	90,000	50 —	1,050	tout.	1,250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1142 50	1142 50	1142 50	1145 »	»	1145 »
1852.	60,000	59 —	535	250	625	13 50	»	Dº Dº	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	541 25	552 50	»	551 25	»	550 »
1852.	182,123	95 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	Dº Nouvelles 3 0/0	345 75	343 75	350 »	345 75	»	348 »
Dº	5,300	99 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Dº	36,300	99 —	500	250	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	375 »	375 »	375	375 »	»	»
1845.	11,431	41 —	1,125	tout.	1,250	25	Dº	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
Dº	6,201	45 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Versailles (rive droite)	»	»	»	»	»	»
1852.	4 4.8	50 —	1,0 0	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Ouest	1120 »	1120 »	»	1120 »	»	1120 »
1849.	7,21.	30 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	5,831	75 —	1 075	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Dº (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8 0..	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Dº Dº	Paris à Orléans	»	»	1147 50	»	»	»
1848.	3 333	81 —	750	tout.	1,250	25	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles 1848	1140	»	»	1140	»	»
1852.	150,000	99 —	310	110	500	7 50	»	janv. juill	Dº Nouvelle 1852	362 75	362 75	363 75	362 75	»	365 »
1845.	3 ..7	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Dº Dº	Paris à Rouen	»	»	»	»	»	»
1847.	4,368	68 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	»	»	»	»	»
1846.	15,000	75 —	1,000	tout.	1,250	25	Dº	mars. sept.	Rouen au Havre	1063 »	1065 »	1065 »	1065	»	»
1848	5,000	87 —	900	tout.	1,250	30	Dº	Dº Dº	Dº Nouvelles	»	1235 »	1235	»	»	»
1843.	2,773	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	250	625	12 50	Dº	»	Dº Nouvelles	540	540	»	540 »	»	540
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 29 avril au 6 mai. Calculés au change de …

NOMS DES LIGNES.	29	30	[illegible]	[illegible]	[illegible]	6
Nord	912 50 à 918 75	910 » à 913 »	» à »	912 50 à 915 75	915 » à 925 »	918 75 à 9.5 »
Paris à Strasbourg	893 75 à 890 »	10. 25 à 910 »	» à »	910 » à 891 »	900 » à 906 25	910 25 à 9.7 50
Cie d'Orléans	1050 » à 1075 »	1030 » à 1075 »	» à »	1075 » à 1100 »	1100 » à 1112 50	1127 50 à 1137 50
Paris à Rouen	1137 50 à 1162 50	1137 50 à 1162 50	» à »	1162 50 à 1187 50	1162 50 à 1187 50	1087 50 à 1137 50
Rouen au Havre	531 25 à 563 75	543 50 à 550 »	» à »	537 50 à 562 50	55. » à 562 50	550 » à 562 50
Lyon	960 » à 985 »	352 50 à 947 »	» à »	995 » à 960 »	955 » à 975 »	1.3 75 à 975 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à »	» » à » »	» » à » »	» » à »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

O. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination.	Val.	D. cours	Dénomination.	Val.	D. cours	Dénomination.	Val.	D. cours	Dénomination.	Val.	D. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	510 »	Seyssel (français) ......Asph.	1000	100	Lin de Wazemme	500	150	Sécurité ....mar.	5000	25 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1160	Dº (anglais) ......Asph.	100	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde ....mar.	5000	4 1/2 0/0 b.
— Paton	25	31 30	Bastennes ....Asph.	1000	480	— — 2e série	100	45 »	Vigie ....mar.	5000	10 0/0 b.
— Cantois	30	13 »	Monceaux-sur-Sambre Forg.	1000	1575	— de Besançon	440	525 »	Nationale ....Inc.	5000	150 0/0 b.
Sambre à l'Oise ....canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	4300 »	— de Bazacle (Paris)	1000	250 »	Générale ....Inc.	5000	500 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1300 »	Maubeuge (Nord) ...... Forg.	500	500	— de Versailles	500	885	Union ....Inc.	5000	60 0 0 b.
Ferrez ....(cuivre).	500	125 »	Alais .... Forg.	3000	1000	— Cherbourg	500	100	France ....Inc.	5000	42 0/0 b.
Vieille-Montagne ......(zinc).	200	1310 »	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1004	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix ....Inc.	1000	3300 »
Prusse Rhénane ......(zinc).	375	1030	Providence .... Forg.	1000	1105	— Caillard	1000	800	Providence ....Inc.	2500	26 0/0 b.
Meuse ....(zinc).	250	310	Jeumonge, N. liber. ...Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	90	172 50	Urbaine ....Inc.	5000	13 0/0 b.
Stolberg ....(zinc).	750	1130	Blanc de zinc, act. N. liber.	500	540	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3100	Confiance ....Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ....cuivre.	100	80	Valentin-Coq .... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Escal. d'Avignon	31 50	»
Hauts ....charb.	1000	1050	Soc. Cail et Cie ...... Usine.	1000	1400	Favorites .....Omnibus.	500	200	— de Cette	15	»
Grand'Combe ....charb.	1000	1350	Christofle .... Usine.	500	800	Hirondelles ...Omnibus.	1000	850	— de Fampoux	25	»
Carvin ....charb.	1/3520	140	Tuyaux de Chameroy . Usine.	500	800 »	Orléanaises ....Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies ..Belg.	1000	4830 P.
Charbonnages belges	300	325	Télégraphe sous-marin	25	27 50	Tricycles .....Omnibus.	500	610	— d'Aix-la-Chap.	375	350
Bois-Lamp (sud) ....charb.	1000	200	Gaz anglais ... (Paris)	2500	60 C	Compagnie gén. ..Pet. V.	500	890 »	— de Montluçon	500	505
Mines de la Loire ....charb.	1/6'000	780 »	— français ... (Dito)	500	1043	Désirées .....Pet. voit.	500	500 »	Docks	250	375
Montrelais ....charb.	1000	430	— parisien .. (Dito)	1000	1400 »	Laternoises. .Pet. voit	500	840 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu ....charb.	500	»	— de Belleville	500	1300 »	Sylphides .....Pet. voit.	500	825	Maberly (Amiens)	500	900
Rive-de-Gier ....charb.	1/3 400	500	— du Nord (Belgiq.)	500	675 »	Générale ....Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohen (Frescati)	500	615
Haute-Loire ....charb.	300	»	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ...mar.	5000	21/2 0/0 »	Gamaches	500	490
Montchanin ....charb.	2000	»	— de l'Est (Vinnes.)	500	1800	Union des ports ...mar.	5000	6 0/0 b	Pal. de Cristal	100	122
Grand'Combe? ....charb.	1/1 300	500	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Rocher	500	195

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 62 | 12e ANNÉE. — N° 20. | SAMEDI 14 MAI 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS. FONDÉ EN 1842. PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.



PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l

SOMMAIRE.

Paris, 13 mai.

Nous entendons chaque jour des pessimistes taxer d'exagération le mouvement de hausse imprimé aux actions de chemins de fer; la faveur avec laquelle sont accueillis les chemins nouvellement concédés par le gouvernement, est un nouvel argument à l'appui des prédictions sinistres que propagent des esprits plus inquiets que prévoyants; chaque symptôme de confiance, au lieu de les rassurer, est au contraire interprété en sens inverse; il s'en faut même fort peu que, dans leur humeur tracassière et chagrine, l'abondance de l'argent et le bas prix de l'intérêt ne soient de nouveaux motifs de préoccupations fâcheuses. Pendant le cours de l'année dernière, nous n'avons cessé de combattre ces dispositions; nous avons répété à satiété que la réduction de la rente et l'abaissement du taux de l'escompte par la Banque de France, étaient des éléments de hausse qui devaient successivement porter leurs fruits, et que par suite, le cours des actions de chemins de fer devait monter à un taux représentant un intérêt inférieur à 5 0/0 ; or, grâce aux progrès des recettes, il est probable que les grandes lignes de chemins de fer produiront pour l'exercice 1853 les revenus suivants :

Orléans	60 à 65 fr.
Nord	50 à 52
Strasbourg	50 à 55
Lyon	45 à 50

En rapprochant les cours actuels de ces revenus, on remarquera que les actions produiront, pour 1853, de 5 1/2 à 6 0/0.

Si, par exemple, la rente 3 0/0 atteignait 87 fr. 50, ce qui réduirait le taux de l'intérêt à 3 1/2 0/0, il est probable que les actions de chemins de fer se nivelleraient à 1 0/0 près avec la rente, et leurs prix ne devraient plus représenter dès-lors que 4 1/2; *dans ce cas*, voici quelle serait la valeur des actions ci-dessus indiquées :

Orléans	1,400 fr.
Nord	1,150
Strasbourg	1,175
Lyon	1,250

Si l'on ajoute que la plupart de ces chemins ont encore des sections très-importantes à ouvrir, que les progrès de la science permettent d'espérer des réductions notables dans les frais d'exploitation, il est facile de conclure que les prix atteints par les actions de chemins de fer, loin d'être exagérés, sont au contraire très modérés.

Mais ce n'est pas seulement à cause de la hausse sur les actions des anciens chemins, hausse dont tous les hommes sincèrement patriotes félicitent le gouvernement, que des esprits frondeurs ou méchants paraissent inquiets; les nouvelles affaires leur fournissent un thème qu'ils exploitent et dont l'influence retentit jusque dans les régions du pouvoir.

N'est-il pas fâcheux, disent-ils, de voir jeter sur le marché une multitude de papiers qui menacent de tout compromettre en déterminant une crise financière sans exemple. Nous avons eu récemment les chemins du Midi, de Caen et Cherbourg, voici maintenant ceux du centre de la France, de Lyon à Genève, de Sceaux à Orsay, de Saint-Rembert à Grenoble. Comment la place supportera-t-elle ces émissions successives?

La place supportera parfaitement toutes ces émissions, et si, comme nous l'espérons, nul événement politique ne vient embarrasser la marche du gouvernement de l'Empereur, on peut prévoir que toutes ces valeurs se classeront facilement, grâce surtout à l'intervention des établissements financiers qui prêtent leur concours aux actions et obligations de chemins de fer.

Pour comprendre, comme nous, la situation de notre marché, il faut considérer que les chemins de fer français, aux cours du jour, représentent un capital de plusieurs milliards; que la Banque de France offre à tous les porteurs des avances à 3 0/0 sur ces sortes de valeurs; que le Sous-Comptoir des chemins de fer prête à 4 0/0, et que le montant des sommes demandées à ces divers établissements atteint à peine 80 millions. En outre, il ne faut pas perdre de vue que le Crédit mobilier, grâce aux capitaux des Compagnies dont il dispose et qui vont être augmentés par les versements sur les actions du Midi et du Grand-Central, le Crédit mobilier, disons-nous, est un élément de hausse considérable, par la concurrence qu'il fait aux capitaux qu'on emploie ordinairement en reports. Il est vrai que le Crédit mobilier avec des actions non libérées aggraverait la situation en cas de crise; mais, sauf *cette circonstance*, c'est un instrument de hausse qui doit donner une grande confiance aux capitaux.

Les pessimistes ne se contentent pas de blâmer les nouvelles entreprises de grande utilité publique concédées par le gouvernement; ils ajoutent : « N'est-il pas » déplorable de voir toutes ces entreprises concédées constamment aux mêmes » personnes ? » Ici le bout de l'oreille perce; l'esprit d'envie domine. Est-ce qu'il

est possible que des affaires qui demandent 50 et 100 millions soient concédées à des hommes qui n'auraient pas la confiance du public ? Est-ce que des affaires qui doivent répandre la richesse dans tout le pays, en réduisant le loyer de l'argent ou en facilitant les communications, peuvent être concédées à des hommes qui n'auraient pas la puissance de constituer le capital nécessaire à ces entreprises ?

Est-ce la faute du gouvernement si le nombre de ces hommes est limité? Et qu'importe d'ailleurs le nom des hommes auxquels sont confiés ces immenses travaux, ces grandes entreprises, si ces hommes sont honnêtes et capables ? Or, nul n'osera contester ces qualités aux hommes éminents qui ont fondé les sociétés du Crédit foncier et du Crédit mobilier, et qui sont à la tête des chemins de fer concédés depuis 18 mois. Quels reproches ne ferait-on pas au contraire au gouvernement si après avoir concédé un chemin à une Compagnie, celle-ci était dans l'impuissance d'exécuter ses engagements? On dirait, et on aurait raison, que des travaux aussi utiles et aussi importants que des chemins de fer ne doivent pas être livrés au hasard et que nulle concession ne doit être faite à une Compagnie qui n'offre pas des garanties suffisantes. Or, en dehors des hommes éminents auxquels le public aime à confier ses capitaux, quelles sont les sociétés qui offrent au gouvernement des garanties suffisantes d'exécution? Nous pouvons l'affirmer, il n'en existe pas, et dans cette circonstance encore le gouvernement de l'Empereur ne devrait recueillir que des éloges pour les précautions qu'il a prises dans toutes les concessions au point de vue de l'intérêt du Trésor public et pour les conditions équitables faites aux capitaux.

Au reste, toutes ces récriminations ne sont pas nouvelles; nous les avons entendues en 1845. On criait aussi à la corruption, au scandale; et plus tard on a pu vérifier que ces accusations émanaient d'esprits inquiets, chagrins ou mécontents de la prospérité inouïe qu'avait prise alors le pays. Ces mêmes esprits supportent aujourd'hui avec une égale impatience le développement de richesse et de grandeur que prend la France sous le gouvernement intelligent et populaire de l'Empereur.

MIRÈS.

Société du Crédit mobilier.

L'art. 8 des statuts de la Société du Crédit mobilier est conçu en ces termes : « Le montant cumulé des sommes reçues en compte courant et des obligations créées à moins d'un an de terme, ne pourra dépasser le double du capital réalisé. »

Ainsi que nous l'avons annoncé, la Société du Crédit mobilier a déjà émis des obligations à 45 et 90 jours ; elle a reçu de diverses Sociétés telles que le Crédit foncier, le Midi, etc., des fonds en compte courant; elle va sous peu de jours encaisser environ 30 millions qui sont appelés sur le Grand-Central, et 20 millions sur le Midi. Or, comme les actions du Crédit mobilier ne sont libérées que de 250 fr. et que par suite la partie du capital réalisée ne s'élève qu'à 30 millions, le montant des bons émis et des fonds en compte courant ne peut dépasser 60 millions, soit deux fois la portion du capital réalisé. La Société du Crédit mobilier, si elle ne complétait pas les versements sur ses propres actions, se trouverait par conséquent dans l'obligation de refuser aux Sociétés du Grand-Central et du Midi de recevoir leurs fonds en compte courant ; et c'est pour remédier à cet inconvénient qu'elle paraît s'être résolue à libérer ses actions.

Que cette mesure soit le résultat d'une nécessité ou qu'elle soit un retour vers des idées meilleures, nous la considérons comme une excellente chose, car elle va faire disparaître du marché le seul élément fâcheux qui, à un moment donné, pouvait l'embarrasser ; et, dès lors, la Société du Crédit mobilier reprendra, aux yeux des hommes sensés, le caractère d'utilité publique qu'elle a eu à sa naissance.

Quant à l'influence que les versements pourraient avoir sur les actions, nous ne croyons pas qu'elle soit très-sensible, attendu que, grâce aux capitaux considérables dont la Société a disposé et aux achats faits à des conditions très-avantageuses, elle a pu réaliser des bénéfices importants.

Si, en outre, on considère que les fonds qui vont lui être versés en compte courant par le Grand-Central et par le Midi, indépendamment des 30 millions formant le complément de son capital, doivent lui faciliter des opérations plus importantes encore que celles faites jusqu'à ce jour, on comprendra qu'une prime de 500 fr. ne soit pas trop considérable sur les actions libérées d'une Société qui a de si grands éléments de prospérité. Quoi qu'il en soit, et en admettant qu'une baisse ait lieu sous l'influence des versements, nous pensons qu'elle ne sera que passagère.

La libération des actions du Crédit mobilier aura, nous en sommes convaincu, un résultat que nous avons signalé depuis longtemps et que les directeurs du Crédit mobilier ont trop négligé ou dédaigné, c'est que les capitaux de placement se porteront plus facilement vers ces actions, qui, par leur libération, cesseront d'être uniquement des valeurs de spéculation.

J. MIRÈS.

Situation de la Banque de France.

Le *Moniteur* publie ce matin la situation de la Banque de France arrêtée au 12 mai 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 12 mai, à 511 millions ; il s'élevait, au 14 avril, à 496 millions. — Augmentation : 15 millions.

Le portefeuille, au 12 mai, est de 234 millions ; il était, au 14 avril, de 249 millions. — Diminution : 15 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 12 mai, de 46 millions; elles étaient également au 14 avril, de 46 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer s'élèvent, au 12 mai, à 72 millions ; elles s'élevaient, au 14 avril, à 67 millions. — Augmentation : 7 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur est, au 12 mai, de 669 millions ; elle était, également au 14 avril, de 669 millions.

En résumé, nous trouvons entre les deux situations, au 12 mai et au 14 avril 1853, les différences suivantes :

Augmentation de l'encaisse...	15,000,000
Diminution du portefeuille...	15,000,000
Augmentation des avances sur chemins de fer.	7,000,000

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 12 mai 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	404,425,229	35
Numéraire dans les succursales.	107,056,862	»
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	303,874	03
Portefeuille de Paris, dont 42,385,486 fr. 95 c., provenant des succursales.......	110,545,459	06
Portefeuille des succursales, effets sur place.............	124,761,732	»
Avances sur lingots et monnaies	4,337,800	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	660,530	»
Avances sur effets publics français......................	36,225,336	40
Avances sur effets publics français dans les succursales...	40,498,950	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	55,970,000	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales............	16,109,309	»
Avances à l'Etat par le traité du 30 juin 1848...............	75,000,000	»
Rentes de la réserve	10,000,000	»
Rentes, fonds disponibles.....	55,451,514	37
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales...	3,674,250	»
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte	37,000	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,064,229	91
Divers.........................	221,096	34
	1,047,342,872	16

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000	»
Réserve de la Banque........	12,980,750	14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation, de la Banque..............	511,142,900	»
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	158,631,950	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	4,894,976	32
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	9,392,037	»
Compte courant du Trésor créditeur	73,681,587	70
Comptes courants de Paris....	113,825,192	56
Comptes courants dans les succursales......................	27,964,179	»
Dividendes à payer...........	377,507	25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	4,602,297	23
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	710,436	02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	479,315	31
Divers........................	3,409,693	63
	1,047,342,872	16

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte D'ARGOUT.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

PROJET DE LOI

Relatif à l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français ;

A tous présents et à venir, salut :

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le projet de loi, délibéré en Conseil d'Etat, et relatif à l'exécution du chemin de Saint-Rambert à Grenoble, sera envoyé au Corps législatif par notre ministre d'Etat.

Art. 2. MM. Vuillefroy, président de section, et Cornudet, conseiller d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 7 mai 1853.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat,

Signé : ACHILLE FOULD.

Pour ampliation :

Le secrétaire général,

Signé: ALFRED BLANCHE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Le projet de réunir Lyon à Grenoble par un chemin de fer existe depuis longtemps. Dès 1838, ce chemin figurait comme un embranchement de la ligne de Lyon à la Méditerranée, dans le projet soumis aux Chambres, d'un réseau de chemins de fer dont le plan avait été conçu par le gouvernement.

La loi du 16 juillet 1845 en ordonna l'exécution. Il fut, en effet, concédé en vertu de cette loi, par l'ordonnance du 10 juin 1846, en même temps que la ligne de Lyon à Avignon, à une Compagnie qui, malheureusement, ne put pas tenir ses engagements et tomba en déchéance.

Lorsque l'Assemblée législative fut appelée par le Président de la République à reprendre le projet d'un chemin de fer de Lyon à Avignon et à en autoriser la concession à de nouvelles conditions, le sacrifice mis à la charge du Trésor par la loi du 1er décembre 1851, qu'on estimait pouvoir s'élever à 60 millions, était trop considérable pour qu'on pût penser alors à compléter l'œuvre de 1845, et à réaliser l'engagement pris, à cette époque, envers le département de l'Isère.

Mais cet engagement, le gouvernement de l'Empereur n'entend point en décliner la solidarité, et il a pensé que le moment était venu de le remplir sans dommage pour le Trésor, qui n'aura qu'un sacrifice modéré a supporter, si vous ratifiez les conditions financières du cahier des charges de l'entreprise, et sans qu'on puisse taxer d'imprudence le nouvel appel qui sera fait aux capitaux privés pour la réaliser.

Le chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble reliera un département de plus au réseau de voies ferrées qui maintenant s'étend de plus en plus sur notre territoire, mais qui crée, il faut le dire, aux départements qui en sont encore privés, une situation de plus en plus défavorable. Il est de toute justice de la faire cesser le plus tôt possible.

Le département de l'Isère doit trouver dans le chemin dont il s'agit un débouché pour ses produits agricoles, séricicoles et minéralogiques, qui ont une grande importance. Ses usines fort nombreuses, ses aciéries, notamment, qui sont fort renommées, le réclament à double titre ; il doit favoriser l'écoulement des fers, des aciers qu'elles fabriquent, et leur amener à bon marché la houille, dont en ce moment elles sont complétement privées.

Au point de vue stratégique, le chemin de Saint-Rambert est également fort nécessaire, puisqu'il relie la place fortifiée de Grenoble à celle de Lyon. Il est de plus, à ce point de vue, le complément du chemin de fer de Genève. Couvert par les montagnes du Dauphiné, il assure à nos troupes la possession du massif de la Grande-Chartreuse, comme le chemin de Genève, couvert par le Rhône, leur assure la possession du dernier contre-fort du Jura, qui s'élève en face de ce massif. Or, on sait que l'occupation de ces deux positions est indispensable à la défense de la vaste plaine située à l'est de Lyon, à l'extrémité de laquelle notre frontière est complétement ouverte.

Enfin, tout porte à penser que le chemin de Grenoble est destiné à se prolonger ultérieurement vers la frontière d'Italie par Briançon, et à mettre Turin et la Lombardie en communication directe avec Marseille, à devenir par conséquent la tête de ligne d'une de nos communications internationales les plus importantes.

Ainsi, des engagements anciens ont été pris pour la création de ce chemin. Les intérêts agricoles, commerciaux et industriels d'un département important le réclament très-vivement. La défense du territoire et les relations internationales du pays en commandent l'établissement.

Telles sont les considérations qui ont déterminé le gouvernement à concéder le chemin de fer de Grenoble à Saint-Rambert, sauf la ratification par le Corps législatif des engagements à la charge du Trésor.

Choix du tracé.

La loi de 1845 n'avait pas déterminé le tracé de l'embranchement de Grenoble à la ligne de Lyon à la Méditerranée. Elle s'était bornée à déclarer qu'il se rattacherait à cette ligne entre Vienne et Valence, laissant au gouvernement le soin de déterminer le point de jonction après les études auxquelles l'embranchement allait être soumis. Ces études furent faites avec un grand soin, et le gouvernement, en concédant à la compagnie Talabot la ligne principale et l'embranchement, par l'ordonnance du 10 juin 1846, décida que le point de jonction serait fixé à Saint-Rambert.

C'est encore le tracé de Saint-Rambert qui a été adopté par le gouvernement de l'Empereur, dans le décret de concession à la compagnie actuelle.

Il y avait quatre tracés en présence :

L'un, qui irait directement de Grenoble à Lyon en traversant diagonalement les montagnes du Dauphiné serait, de beaucoup, plus coûteux que tous les autres, et s'il rapproche Grenoble de Lyon et du Nord, il l'éloigne considérablement du Midi et de la Méditerranée. Ce tracé n'a jamais été sérieusement mis en question.

Une raison de même nature, mais en sens inverse, a fait écarter le tracé qui dirigeait le chemin à travers la vallée de l'Isère et le faisait aboutir à Valence ou à Tain. Les rapports avec le Midi se trouvaient rapprochés par ce tracé; mais ceux avec le Nord étaient sacrifiés. Or, le département de l'Isère a plus de relations avec Lyon et le Nord qu'avec le Midi et la Méditerranée.

Restaient deux tracés intermédiaires, celui qui aboutit à Vienne en remontant vers Lyon, et celui qui se rattache, par Saint-Rambert, à la ligne de Lyon à Avignon, en aval de Vienne.

Le tracé de Vienne coûterait 40 millions de plus, et son produit présumé serait moindre que le tracé de Saint-Rambert ; il allongerait de 42 kilomètres la distance de Grenoble à Valence. Son seul avantage serait de rapprocher Grenoble de Lyon de 17 kilomètres.

Le tracé de Saint-Rambert est à peu près perpendiculaire à la ligne de Lyon à la Méditerranée ; il a cet immense avantage de ne compromettre ni les relations avec le Midi, ni les relations avec le Nord ; de donner satisfaction, dans la mesure du possible, à ces deux intérêts : c'est un tracé de transaction. Il devait être préféré.

Les populations, d'ailleurs, se sont prononcées en faveur du tracé de Saint-Rambert par leurs organes naturels. La plupart des communes du département de l'Isère, le Conseil général du département, les autorités de Grenoble, ont demandé qu'il fût adopté. Les communes situées au midi et le département de la Drôme réclamaient Valence. Leur situation géographique explique leur réclamation, mais ne la rend pas décisive.

La Commission supérieure des chemins de fer, ainsi que la Commission mixte des travaux

publics et le Comité des fortifications, ont également donné leur adhésion très-explicite et très-motivée au tracé de Saint-Rambert.

Le Conseil général des ponts et chaussées seul adoptait, en 1845, le tracé de Valence. C'est une autorité bien considérable sans doute. Mais une partie des objections qu'il faisait au tracé de Saint-Rambert, celles qui avaient trait à la sûreté du chemin, ont été désintéressées par les modifications que le tracé a reçues des études nouvelles de la Compagnie, entre Moirans et Grenoble. Le chemin, par suite de ces études, n'emprunte plus la lisière des montagnes; on le ramène dans la vallée de l'Isère.

Conditions de la concession. — Engagements à la charge du Trésor.

Les conditions de la concession sont les suivantes:

La Compagnie s'engage à exécuter le chemin en quatre années, à ses risques et périls.

Elle posera les rails sur une seule voie avec gares d'évitement.

Les travaux d'art seront exécutés et les terrains achetés pour deux voies.

Les terrassements et la pose des rails de la deuxième voie n'auront lieu que quand les besoins de la circulation l'exigeront.

Les conditions de détail sont d'ailleurs celles des cahiers de charges les plus récents.

De son côté l'État concède à la Compagnie:

1° La jouissance du chemin de fer pendant 99 ans avec des tarifs conformes à ceux des dernières concessions;

2° Une subvention de 7 millions à payer par cinquièmes, de six en six mois, à partir du 1er janvier 1855, c'est-à-dire à l'époque où les engagements actuels de l'État seront à peu près épuisés;

3° Une garantie d'intérêt de 3 0/0 pendant cinquante ans sur un capital de 25 millions, la dite garantie ne portant pas sur l'amortissement du capital des obligations ou des actions.

Les facilités nouvelles pour l'exécution du chemin, relativement aux courbes et relativement aux pentes, dont l'expérience a démontré l'innocuité, accordées pour le chemin de Genève, ont été également assurées aux concessionnaires du nouveau chemin.

Le chiffre de la subvention se motive par les détails dans lesquels on va entrer.

En 1845, les études faites par les ingénieurs de l'État constataient une dépense de 33 millions pour un parcours de 93 kilomètres. Ce chiffre est celui qu'admettait le conseil général des ponts et chaussées.

Lorsque la Compagnie Talabot abandonna la concession qui lui avait été faite en 1845, et demanda des conditions meilleures, elle produisit des études nouvelles de ses ingénieurs qui élevaient la dépense de l'embranchement, y compris la somme à valoir et les intérêts à payer pendant l'exécution, à 45 millions. La Commission de la Chambre des députés, dont M. de Lafarelle était le rapporteur en 1847, n'admettait pas ce chiffre, mais elle évaluait la dépense à 36 *millions*.

Si aujourd'hui la Compagnie nouvelle croit pouvoir arriver à ne dépenser que 32 millions pour un tracé modifié qui a maintenant 98 kilomètres, c'est qu'elle entend user, autant que les lieux à traverser le permettront, des facilités nouvelles accordées par l'administration pour les courbes et pour les pentes.

C'est encore un chiffre considérable que 32 millions pour 98 kilomètres. Mais il ne faut pas perdre de vue que, sur un parcours de 21 kilomètres, de Moirans à Beaucroissant, le chemin aura à traverser les montagnes les plus abruptes et nécessitera les travaux les plus coûteux; que là où le chemin ne rencontre pas les mêmes obstacles, dans la vallée de l'Isère et dans la plaine de la côte Saint-André, le sol est un des plus riches de France et qu'il s'y vend à un prix très-élevé; qu'enfin, dans la vallée de l'Isère, des remblais destinés à garantir le chemin contre les inondations, des ponts ou ponceaux très-nombreux sont nécessaires.

Quant aux produits nets, l'administration les évaluait, en 1846, à 748,000 fr.

En se servant des documents statistiques mêmes que l'administration avait réunis en 1846, les concessionnaires ont fait des calculs qui semblent plus exacts et desquels il résulte que le produit net, d'après le trafic et la circulation actuels, peut être évalué, sans exagération, à 10,548 francs par kilomètre, soit pour 98 kilomètres, 1,033,704 fr.

La Compagnie ayant 32 millions à dépenser, dont 7 millions de subvention, par conséquent 25 millions à sa charge, n'aurait donc qu'un peu plus de 4 0/0 de son argent.

La Compagnie n'accepterait point cette situation insuffisante, et l'État, au point de vue de l'intérêt public, ne devrait point la lui créer, s'il n'y avait tout lieu d'espérer une amélioration, soit par suite des économies qui pourront sans doute être réalisées dans les travaux, en profitant, dans toute leur étendue, des facilités d'exécution accordées par l'administration; soit par le développement du trafic sur un chemin qui est destiné, un jour ou l'autre, à devenir une tête de ligne pour l'Italie. La garantie d'intérêt promise par l'État n'engage le Trésor que jusqu'à concurrence d'un revenu de 750,000 fr.; il est évident qu'elle sera purement nominale, puisque l'évaluation des produits nets du chemin, que la Compagnie n'avait pas intérêt à exagérer en discutant avec l'État le chiffre de la subvention, les porte à plus d'un million. Mais cette garantie, même nominale, facilite le placement des obligations et des actions de la Compagnie.

L'équité et la modération des sacrifices que l'entreprise impose au Trésor, paraîtront sans doute au Corps législatif assez complétement établies, pour qu'il n'hésite pas à consacrer l'œuvre du gouvernement.

Signé à la minute :

VUILLEFROY, *Président de la section des Travaux publics,*

LÉON CORNUDET, *Conseiller d'État, Rapporteur.*

Certifié conforme :

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : F. BOILAY.

PROJET DE LOI

Relatif au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Article unique. Sont approuvés les articles 3 et 5 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'État dans sa séance du 6 mai 1853.

Le Président du Conseil d'État,

Signé : J. BAROCHE.

Certifié conforme :

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : F. BOILAY.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Art. 3. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, la somme de 7 millions.

Cette somme sera versée en cinq paiements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le 1er janvier 1855. La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme quadruple de celle qu'elle aura reçue à titre de subvention.

Le dernier versement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture de la ligne entière.

Art. 5. Le ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'État et ceux de la Compagnie, un intérêt de 3 0/0 sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, en sus de la subvention mentionnée à l'art. 3 ci-dessus, sans toutefois que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder, soit en actions, soit en obligations, la somme de 25 millions.

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra excéder 750,000 fr.

Cette garantie d'intérêt ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément de garantie d'intérêt aux obligations.

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le capital de premier établissement à la charge de la Compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la grantie de 3 0/0 ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des actions définitivement livrées à l'exploitation, et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure: 1° des frais de construction du chemin de fer; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital déterminé par l'administration.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé avec les intérêts à 3 0/0 sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 3 0/0 garantis, dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 56.

Vu en Conseil d'État, le 26 mars 1853.

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : F. BOULAY.

Chemin de fer de Paris à Sceaux.

PROJET DE LOI

Portant ratification des engagements à la charge du Trésor, compris dans l'acte de concession du chemin de fer de Bourg la Reine à Orsay, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'État au président du Corps législatif.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le projet de loi délibéré au conseil d'État, portant ratification des engagements à la charge du Trésor, stipulés en faveur de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay, sera envoyé au Corps législatif par notre ministre d'État.

Art. 2. MM. Vuillefroy, président de section, et Michel Chevalier, conseiller d'État, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au Palais des Tuileries, le 30 avril 1853.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre d'État,

Signé : ACHILLE FOULD.

Pour ampliation :

Le Secrétaire général,

Signé : ALFRED BLANCHE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

L'attention du gouvernement s'est portée vers la recherche des moyens propres à diminuer les frais de construction des chemins de fer. Jusqu'ici extrêmement considérables, les frais du premier établissement des chemins de fer ont empêché de répandre, autant qu'il serait permis de le désirer, ce moyen de transport si rapide et si économique, dont l'influence sur la prospérité des États est si étendue et si bien démontrée.

Le système des voitures à trains articulés, dû à un habile constructeur français, M. Arnoux, était signalé comme offrant un des meilleurs moyens de résoudre les problèmes des chemins de fer à bon marché. On sait, en effet, qu'une des causes principales de la grande dépense des chemins de fer consiste en ce que, pour offrir une parfaite sécurité, particulièrement avec des convois rapides, les chemins de fer, dans le système actuel de construction des voitures, ont besoin d'être composés de grands alignements rectilignes reliés par des courbes à grand rayon. Cette nécessité résulte de cette circonstance, que chacune des voitures en usage sur les chemins de fer a ses essieux fixés parallèlement l'un à l'autre, et les roues fixées sur l'essieu.

Or, s'imposer l'obligation de grands alignements rectilignes et de courbes à grand rayon, quelle que soit la configuration du sol, c'est s'imposer la loi de combler les vallées par des terrassements ou de les franchir par des viaducs, et d'aplanir le sol des montagnes par des tranchées profondes, ou de s'enfoncer dans leur sein au moyen de souterrains. Ces terrassements infinis, ainsi que ces ouvrages d'art multipliés, occasionnent de grands frais.

L'obligation de tout niveler, vallées et montagnes, est aggravée par une condition inhérente à la nature même des chemins de fer : ces voies de transport perfectionnées ne comportent pas de grandes pentes. Pour se prêter à des transports très-économiques effectués sur de grandes masses, les pentes des chemins de fer ne doivent guère dépasser le dixième de celles qui sont admises sur une route ordinaire; si quatre à cinq centimètres par mètre sont une pente convenable sur une route, il faut sur un chemin de fer, pour se placer dans une situation avantageuse, ne pas excéder communément cinq millimètres.

Il est à remarquer que l'emploi des courbes d'un petit rayon, s'il était bien reconnu sans inconvénient, suffirait, dans un très-grand nombre de cas au moins, à écarter les pentes trop raides; car alors on tournerait l'obstacle au lieu de le surmonter, et, dans la plupart des cas, le résultat pourrait être obtenu sans un très-grand allongement de parcours.

Si, dans ces dernières années, on a reconnu qu'il était possible de diminuer le minimum auquel on s'était astreint jusqu'ici, pour les rayons de courbure des chemins de fer, il faut ajouter pourtant qu'avec le système actuel de construction des voitures, les rayons de moins de cinq cents mètres exigent, de la part des conducteurs des convois, un redoublement d'attention, et que de plus, avec ce système, les petits rayons occasionnent une déperdition notable de la force motrice.

Le système des voitures articulées semble destiné à lever toutes les difficultés que présentait jusqu'à ce jour l'emploi des courbes d'un petit rayon, et, par conséquent, comme offrant la solution la plus complète du problème des chemins de fer à bon marché. Moyennant ce système, les courbes à petit rayon deviennent praticables sans réclamer de la part des machinistes une attention plus qu'ordinaire, et sans donner lieu, dans les courbes, à ces gissements des roues et à ces frottements inusités dans lesquels se consume inutilement une portion considérable de la force déployée par la machine à vapeur, qui est l'âme de la locomotive.

C'est que le système des convois articulés consiste en un ensemble de dispositions, toutes fort simples, à la faveur desquelles c'est le chemin de fer lui-même qui réagit sur chaque voiture, à l'instant même où elle entre dans la courbe, de manière à donner à ses essieux un degré de convergence tout juste proportionné au degré de la courbure elle-même; et de cette manière, le mouvement s'effectue dans chaque courbe de la façon la plus naturelle, avec le moindre frottement, la moindre dépense de force.

Mais le système des convois articulés, de même que la plupart des inventions, n'a pas été porté à la perfection du premier coup. A l'origine, la convergence des essieux proportionnellement aux courbures qu'on rencontrait, convergence qui, répétons-le, fait le mérite et le fond même du système, s'obtenait au moyen de chaînes, à l'égard desquelles les ingénieurs conservaient de légitimes inquiétudes sous le rapport de la solidité. Ces chaînes, d'ailleurs, se prêtaient fort mal aux manœuvres de reculement. Indépendamment de ces imperfections, qui n'atteignaient pas la pensée intime du système, car il était vraisemblable qu'on y remédierait, des préventions mal définies s'étaient élevées dans l'esprit de la plupart des hommes de l'art, et c'est ainsi que, pendant plusieurs années, le système des voitures articulées n'a obtenu aucune faveur.

Cependant, grâce aux démarches de l'inventeur et à la suite de grandes dépenses auxquelles il s'était courageusement soumis, un chemin de fer avait été construit dans le but spécial de recevoir l'application du système articulé : c'est le chemin de fer de Sceaux, concédé en vertu d'une loi du 5 août 1844. Six années d'exploitation y ont démontré que le matériel articulé circule sans difficulté sur des courbes d'un rayon très-faible, de 58 et même de 50 mètres; que les voitures de ce système ont des mouvements très-doux pour les voyageurs, et que les roues qui, sur les chemins de fer ordinaires, s'usent promptement pour peu qu'on veuille avoir de la célérité, y conservent une durée beaucoup plus grande.

Enfin, dans ces dernières années, le mode d'articulation a été l'objet d'un perfectionnement remarquable : les chaînes qui servaient, comme il a été dit tout à l'heure, à opérer la convergence des essieux, ont été remplacées par un parallélogramme articulé de barres rigides, assez analogue au parallélogramme qui figure dans la machine à vapeur de *Watt*. Cette disposition nouvelle, d'une parfaite simplicité, a écarté les difficultés que soulevait l'emploi des chaînes. Ce fut à la suite de ce perfectionnement que se produisit un autre fait favorable au système des convois articulés : la Compagnie du chemin de fer du Nord se détermina à introduire quelques voitures articulées dans ses convois de voyageurs.

Les expériences faites sur cette grande ligne ont établi de la manière la plus positive que le système des voitures articulées, employé sur les chemins de fer ordinaires, résiste très-bien à l'épreuve de la plus grande vitesse qui soit usitée, celle des convois dits *express*; c'est un point sur lequel, sans qu'on puisse bien en assigner la cause, les hommes de l'art, à l'origine, avaient exprimé le plus de doutes. Les expériences ont été assez décisives pour que la Compagnie du Nord commandât des voitures articulées pour en composer deux trains *express*.

Des expériences exécutées avec de moindres proportions, sur le chemin de fer de Lyon, ont eu aussi une issue très-satisfaisante.

Toutefois, dans l'état actuel des choses, il s'en faut que le système des voitures articulées réponde à tous les besoins des chemins de fer. Les essais qui en ont été faits n'ont pu porter sur des trains de marchandises pesamment chargés, et, s'ils ont réussi avec des trains de voyageurs lancés à toute vitesse, c'est sur des chemins tels que celui du Nord et celui de Lyon, où il n'existe pas de courbe de moins 500 mètres. La tentative d'une très grande vitesse est donc encore à faire pour le transport des voyageurs sur des courbes beaucoup plus réduites, de 100 mètres et même au-dessous.

Ensuite, rien n'a été tenté sur le chemin de fer du Nord, ni sur aucune autre de nos grandes lignes, pour l'application du système articulé au transport des marchandises lourdes, et généralement à la traction des convois pesamment chargés. Rien ne pouvait même y être essayé bien utilement, au sujet de l'application du système aux machines locomotives destinées à traîner des convois très-pesants. C'est sur un chemin à petites courbes, surtout, qu'on doit étudier la question de savoir comment doivent être disposées les machines locomotives destinées au service spécial des marchandises pesantes. Ici, la difficulté est bien plus grande que pour les voitures à voyageurs. Le *couple-*

ment des roues, qui est usité pour les locomotives des trains de marchandises, afin de leur donner plus de puissance de traction, suppose que les essieux soient parallèles, et le fond du système articulé consiste à se soustraire au parallélisme des essieux. Toutefois, l'opinion des ingénieurs les plus expérimentés et des constructeurs de locomotives les plus renommés, est que la difficulté d'avoir des locomotives douées d'une grande force, avec le système des trains articulés, est loin d'être insurmontable : l'inventeur du système articulé a imaginé des dispositions qui ont beaucoup de chances de succès, et d'autres combinaisons ont été proposées qui semblent aussi devoir réussir. Reste pourtant, dans l'état actuel des choses, le fait qu'avec le système articulé, la question d'effectuer la traction des convois pesamment chargés est encore à résoudre.

La convention dont nous avons l'honneur de soumettre les clauses financières au Corps législatif a pour objet de combler cette lacune, et de compléter tout ce qui reste à connaître relativement au système articulé, par une série d'expériences soutenues, qui auraient lieu sous la surveillance de l'administration et d'après des programmes qu'elle aurait déterminés elle-même.

Le chemin de fer de Sceaux s'indiquait naturellement pour être le champ de ces expériences ; mais, limité à Bourg-la-Reine et à Sceaux, il ne pourrait donner lieu à toutes les tentatives qui sont nécessaires, particulièrement pour le transport des marchandises. D'ailleurs, la Compagnie est à bout de ressources, elle n'a aucun moyen de faire la dépense de nouveaux essais.

Il serait pourtant facile de modifier, dans le sens signalé ici, les conditions d'exploitation du chemin de fer de Sceaux : ce serait de terminer le chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay. Ce chemin de fer a été décrété le 27 février 1848, par le gouvernement provisoire, comme atelier national pour les ouvriers inoccupés de Paris. Les terrassements et les travaux d'art sont terminés sur la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau, dont la longueur est de 10 kilomètres ; il suffirait aujourd'hui de poser la voie sur cette section et de prolonger le chemin de fer jusqu'au village d'Orsay, situé à 4,200 mètres au-delà de Palaiseau. Le chemin d'Orsay desservirait les carrières des pavés de la vallée de l'Yvette ; il recevrait donc des convois lourdement chargés, en même temps qu'il serait aisé d'y établir des trains à grande vitesse.

Dans cette situation, il était utile de traiter avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, pour lui concéder le chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay. De là la convention signée entre M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie de Sceaux. Le système de cette convention présente le triple avantage :

1° De fournir le moyen de faire l'application du système articulé de M. Arnoux à des convois pesamment chargés et à des trains de grande vitesse ;

2° D'assurer l'achèvement du chemin de fer de Paris à Orsay, dont une section, depuis longtemps terminée, a coûté 2,100,000 fr. à l'État et exige des dépenses d'entretien qui s'élèvent annuellement à près de 20,000 fr. ;

3° De fournir à la Compagnie de Sceaux et à ses créanciers une chance de sortir de la situation fâcheuse où ils se trouvent, à l'aide des produits qu'ils espèrent retirer de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Orsay.

Avant d'examiner les clauses financières du cahier des charges, nous croyons devoir indiquer avec plus de détails les expériences qui sont jugées nécessaires au sujet du système articulé, et l'importance des résultats à en attendre ; à cet effet, nous ne pouvons mieux faire que de citer textuellement l'avis adopté par le Conseil général des ponts et chaussées, dans sa séance du 14 mars 1852.

« Le Conseil est d'avis :

» En ce qui touche les voitures de transport » à essieux articulés :

» 1° Que les expériences faites sur le chemin » de fer de Sceaux, avec des vitesses ordinaires, » et sur le chemin de fer du Nord, avec des vi- » tesses de 80 à 84 kilomètres à l'heure, ont, » jusqu'à présent, été favorables à ce système » appliqué aux convois de voyageurs ;

» 2° Que de nouvelles expériences sur ce » même matériel vont probablement être en- » treprises par les Compagnies du Nord et d'Or- » léans, avec des trains complets affectés au » service des communications à grande vi- » tesse ;

» 3° Que l'on ignore, jusqu'à présent, com- » ment se comporterait un convoi complet » formé de wagons lourdement chargés ; com- » ment il démarrerait, comment on l'arrêterait, » ce que deviendraient les barres d'attelage » dans les collisions ou dans les arrêts subits ; » que, dès lors, il y aurait un très-grand intérêt à » faire des expériences pour éclaircir ces points » importants de la question, et à les faire même » sur un chemin à petites courbes.

» En ce qui touche le matériel de traction :

» 1° Que jusqu'à présent on n'a construit ni » par conséquent essayé de machines locomo- » tives articulées assez puissantes pour remor- » quer de lourds convois sur les chemins de fer » à petites courbes ;

» Que cependant les machines à deux roues » et à bandes plates, employées au chemin de » fer de Sceaux, et les essais faits sur le che- » min de fer de Vienne à Trieste, au passage du » Sœmmering, dans des courbes de 190 mètres » de rayon, avec des pentes de 0m,025, garan- » tissent le succès des tentatives que l'on ferait » pour construire des locomotives à quatre » roues motrices, guidées sur la voie par quatre » roues directrices articulées ;

» Que, dès lors, il y aurait utilité à faire con- » struire une locomotive dans ce nouveau sys- » tème, et à l'essayer avec des convois lourde- » ment chargés ; mais que l'étude et l'établisse- » ment de cette machine d'un nouveau modèle, » nécessitant des tâtonnements, et peut-être » des changements en cours d'exécution, pour- » rait entraîner dans une dépense de cent à » cent dix mille francs ;

» 2° Que pour faire des expériences con- » cluantes avec cette locomotive et avec les » wagons à marchandises lourdement chargés, » il faudrait que ces expériences fussent faites » sur un chemin à petites courbes, et, par » conséquent, il serait à désirer qu'il pût en- » trer dans les vues de l'administration de » donner à la Compagnie du chemin de Sceaux » les moyens de prolonger ce chemin jusqu'à » Orsay, et de l'aider à modifier sa voie et son » matériel, pour les ramener à la largeur ordi- » naire ; mais que ces modifications entraîne- » raient dans une dépense que M. Arnoux » évalue à 250,000 fr.

» En ce qui touche la voie des chemins des- » tinés à recevoir le matériel articulé :

» Que malgré l'avantage de la voie de 1m,80 » sur celle de 1m,44, surtout pour les chemins » à petites courbes, il convenait d'adopter cette » dernière voie, parce que l'étendue de réseau » déjà exécuté pour l'établissement des grandes » lignes ne permet pas d'y apporter de chan- » gements.

» En ce qui touche l'application du système » articulé et les conditions à imposer pour son » exécution :

» 1° Que d'après les évaluations faites par la » Commission chargée d'étudier les moyens de » construire des chemins de fer à bon marché, » et d'après les conséquences qu'en a déduites » M. Lechatelier, dans son rapport du 1er fé- » vrier dernier, on peut espérer que l'applica- » tion du système articulé à l'exécution d'un » chemin à une voie permettrait de réaliser, » sur les dépenses relatives aux terrassements » et aux ouvrages d'art, une économie d'envi- » ron 70,000 francs dans les terrains très diffi- » ciles, et de 100,000 francs dans les contrées » présentant des difficultés exceptionnelles, » comme on en rencontrera lorsqu'on mettra » en communication, par les montagnes de » l'Auvergne, les villes de Lyon, Limoges, Tou- » louse et Bordeaux ;

» 2° Que si les expériences indiquées précé- » demment pour constater les qualités du ma- » tériel articulé, employé soit à la traction, » soit aux transports sur les chemins à fortes » pentes et à courbes de faibles rayons, réali- » saient les espérances que l'on est fondé à » concevoir d'après les résultats déjà obtenus, » il pourrait être avantageux d'exécuter sui- » vant ce système les chemins de fer du réseau » central et les embranchements des voies prin- » cipales, lorsque ces embranchements auraient » à traverser des pays très accidentés ;

» 3° Que, dans le cas où l'on adopterait ce » nouveau système, il y aurait lieu :

» De fixer la limite ordinaire des pentes à » 0,01 et celle des rayons des courbes à 100 » mètres, en autorisant cependant les ingé- » nieurs à porter ces limites 0m,014 ou 0m,015 » pour les pentes, et à 60 et même 50 mètres » pour les rayons des courbes, lorsque des diffi- » cultés tout-à-fait exceptionnelles du sol » rendraient cette extension nécessaire ;

» De raccorder les courbes aux lignes droites » par des arcs de paraboles, afin de prévenir » l'espèce de secousse produite dans une masse » animée d'une grande vitesse, quand elle » change brusquement de direction. »

Nous avons maintenant à faire connaître la situation de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, avec laquelle la convention a été passée.

De la situation de la Compagnie de Sceaux.

La Compagnie concessionnaire a construit ce chemin à ses frais, risques et périls, sans aucune subvention de l'État. La dépense était évaluée à trois millions de francs. Non-seulement son capital social, qu'elle avait fixé à cette somme, a été complètement absorbé, mais elle est restée débitrice envers divers d'une somme qui atteint aujourd'hui le chiffre d'environ trois millions (3,000,000 fr.), c'est-à-dire que les prévisions des dépenses ont été doublées.

Le chemin a été livré à l'exploitation dans le cours de l'été 1846.

Mais les déceptions qui s'étaient rencontrées dans la construction se sont reproduites dans les recettes. Elles purent à peine couvrir les frais d'exploitation. Les événements de février 1848 rendirent encore plus critique la situation de la Compagnie, et, à la fin de 1848, celle-ci, pressée par les poursuites de ses créanciers, en fut réduite à déclarer au gouvernement son impuissance à continuer le service, et elle dut réclamer, comme mesure de salut, la mise sous séquestre. Le séquestre fut autorisé, et,

depuis le 1er janvier 1849 jusqu'au 1er novembre 1850, l'exploitation eut lieu sous la direction d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées, délégué par l'administration.

Cependant la Compagnie, après avoir été forcée de se mettre en état de liquidation judiciaire, avait obtenu de ses créanciers un concordat, et, à l'époque ci-dessus indiquée du 1er novembre 1850, elle reprit la direction du chemin. Depuis, les produits, bien qu'ils excédassent la dépense, ne sont pas améliorés d'une manière bien sensible. On peut croire cependant que les recettes seraient plus fortes, si la Compagnie avait eu le moyen de multiplier le nombre de ses voitures.

Telle est la situation actuelle de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux. Il convient d'ajouter que cette Compagnie, qui a rempli religieusement tous les engagements qu'elle avait contractés vis-à-vis de l'Etat, et qui a expérimenté, sans aucun secours ni subvention, avec une louable persévérance, un système nouveau, appelé à prendre une place très-utile dans l'industrie des chemins de fer, a droit à la bienveillance du gouvernement.

Il nous reste à exposer les conditions de la concession des chemins de fer de Bourg-la-Reine à Orsay.

Conditions de la concession.

Parlons d'abord des engagements de l'Etat.

L'Etat livre à la Compagnie les terrassements et ouvrages d'art de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau.

Il s'engage à payer, en dix-huit mois, une subvention de huit cent mille francs (800,000 f.)

Il garantit, en outre, pendant cinquante ans, l'intérêt, à trois pour cent (3 0/0), d'une somme de trois millions, formant la dette actuelle de la Compagnie, et d'une somme de douze cent mille francs qu'elle est autorisée à emprunter; l'annuité garantie par l'Etat est donc de cent vingt-six mille francs (126,000 fr.).

Enfin la durée de la concession du chemin de fer de Paris à Sceaux, fixée à cinquante ans par la loi du 5 août 1844, est portée à quatre-vingt-dix-neuf ans, pour prendre fin en même temps que celle de la ligne de Bourg-la-Reine à Orsay.

Voici maintenant quels sont les engagements de la Compagnie :

1° Elle se charge des dépenses nécessaires pour rétrécir la voie actuelle du chemin de Sceaux, et la ramener à la largeur accoutumée de un mètre quarante-cinq centimètres, et pour la modification du matériel qui en est la conséquence.

2° Elle se charge des dépenses de la pose de la voie et de la construction du matériel pour l'exploitation de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau.

3° Elle construit à ses frais la section de Palaiseau à Orsay, dans les conditions propres à expérimenter les trains articulés.

4° Elle complète son matériel et construit des locomotives propres à la traction de convois lourds et à celle de trains à grande vitesse, sur des courbes d'un faible rayon et sur de fortes pentes.

5° Elle se charge des expériences à faire, et consent à ce que les programmes en soient déterminés par le ministre des travaux publics.

6° Enfin elle s'en remet au gouvernement pour le règlement de l'indemnité qui pourrait lui être due pour l'usage sur les chemins de construits ou à construire, du matériel articulé, qui a été ou qui deviendrait l'objet de brevets d'invention ou de perfectionnement.

La dépense que la Compagnie prend à sa charge peut être évaluée à deux millions de francs (2,000,000 fr.), savoir :

Pour la pose de la voie sur la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau,	600,000 fr.
Pour les terrassements et ouvrages d'art de Palaiseau à Orsay,	500,000
Pour la pose de la voie sur cette section,	250,000
Pour le rétrécissement de la voie et du matériel actuel,	250,000
Pour le matériel nouveau à construire,	250,000
Pour les stations et ateliers,	100,000
Pour frais généraux,	50,000
Total,	2,000,000 fr.

La Compagnie ne pourrait supporter cette dépense entière; elle serait même hors d'état de faire un nouvel emprunt sans la garantie de l'Etat.

La subvention de 800,000 fr. est justifiée par l'intérêt qu'a le gouvernement d'expérimenter l'application d'un système dont l'emploi apporterait d'énormes économies dans la construction des chemins de fer tracés dans les contrées difficiles.

La garantie d'un intérêt de 3 0/0 sur une somme de 4,200,000 fr. ne sera que nominale, car il résulte des renseignements recueillis par les ingénieurs de l'Etat, que si l'exploitation, réduite au parcours de Paris à Sceaux, n'a présenté, jusqu'à présent, que des bénéfices insignifiants, les produits du chemin prolongé jusqu'à Orsay peuvent s'élever à 200,000 fr. Il est donc bien certain que le gouvernement, en garantissant un produit annuel de 126,000 fr., ne prend pas un engagement onéreux pour le Trésor.

Telles sont les stipulations principales de la convention passée avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux.

Elles sont de nature à concilier, dans une juste mesure, les intérêts de l'Etat et ceux de la Compagnie.

Signé à la minute :

VUILLEFROY, Président de la section des travaux publics ;

MICHEL CHEVALIER, Conseiller d'Etat, Rapporteur.

Certifié conforme :

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

PROJET DE LOI

Relatif au chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay.

Article 1er. Sont approuvés les articles 1, 3 et 4 du cahier des charges ci-annexé, relatif aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution du chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay.

Art. 2. La partie de la subvention de huit cent mille francs (800,000 francs) accordée par l'article 4 du cahier des charges, à payer par l'Etat en 1853, sera prélevée sur les sommes mises à la disposition du ministre des travaux publics pour la construction des grandes lignes de chemins de fer (chap. 8 du budget de 1853), sans augmentation du chiffre de ce chapitre.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat dans sa séance du 26 avril 1853.

Le Président du Conseil d'État,

Signé : J. BAROCHE.

Certifié conforme :

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

CONVENTION

Entre M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Sceaux.

L'an mil huit cent cinquante trois, et le

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sauf ratification par la loi,

d'une part ;

et MM. :

Claude Arnoux,
Marie-Antoine Barbier Sainte-Marie,
Et Alexis Dulong,

Agissant au nom et pour le compte de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Sceaux, et en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée des créanciers concordataires de ladite Compagnie,

d'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article 1er. Le ministre des travaux publics concède à MM. Arnoux, Barbier Sainte-Marie et Dulong, agissant au nom et pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Sceaux, le chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté cejourd'hui par le ministre des travaux publics.

Art. 2. De leur côté, les susnommés s'engagent, au nom de ladite Compagnie, à se soumettre aux susdites clauses et conditions dudit cahier des charges.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre des travaux publics.

Vu en Conseil d'État, le 26 avril 1853.

Le Maître des Requêtes, Secrétaire général du Conseil d'État,

Signé : F. BOILAY.

Société des Hauts-Fourneaux du Nord.

Le 8 de ce mois a eu lieu, à Valenciennes, l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société anonyme des hauts-fourneaux de Maubeuge (Nord).

Après l'approbation unanime des comptes arrêtés au 31 décembre dernier, il a été décidé qu'un dividende de 34 fr. par action serait payé, à partir du 1er juin prochain, chez le banquier de la Société.

Les marchés réalisés et en cours d'exécution

assurent pour l'année courante un résultat plus favorable encore.

Les actionnaires présents, après avoir réélu, à l'unanimité, l'un des administrateurs sortants, ont voté des remercîments au Conseil d'administration pour la bonne et utile gestion de leurs intérêts.

A la suite de cette réunion a eu lieu une assemblée extraordinaire, dans laquelle il a été décidé, à l'unanimité, qu'un laminoir à fer serait annexé, dans le plus bref délai, à l'usine de Maubeuge, dont il aura pour effet d'accroître la prospérité actuelle et dont il est devenu le complément indispensable.

Eu égard à la bonne situation financière de la Société, un emprunt de cinq cent mille francs a été jugé suffisant et voté par l'assemblée pour subvenir à cette création. Un grand nombre d'actionnaires ayant demandé que la souscription de de cet emprunt fût réservée aux membres de la Société, il a été décidé que les demandes pourraient être adressées à cet effet au président du Conseil d'administration jusqu'au 31 mai courant, et que la répartition aurait lieu entre les souscripteurs, au prorata de leur demande.

A l'issue de la séance, plus des trois cinquièmes de l'emprunt ont été souscrits par les membres présents.

Le représentant de la Société des hauts-fourneaux,

BIANCHI.

Chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray.

(Jonction de la Marne à la Saône.)

PREMIÈRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Présidence de M. de Grimaldi, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(Suite.)

En exécution de l'art. 49 des statuts, le Conseil d'administration a fixé, quant à présent, au 1er janvier et au 1er juillet de chaque année, les époques des paiements des semestres d'intérêts sur les actions de la Compagnie.

Les intérêts courent à 4 0/0, du 16 avril 1852, date de l'exigibilité du premier versement.

Au 30 juin prochain, chaque action donnera droit, pour l'intérêt à 4 0/0 sur les sommes versées, à la bonification de fr.	7 75
Il a déjà été payé, par imputation sur le deuxième versement échu le 5 décembre, fr.	2 »
Reste à recevoir par action fr.	5 75

Le paiement de cette somme de 5 fr. 75 par action aura lieu à partir du 1er juillet prochain, aux caisses de la Compagnie.

Les fonds restés momentanément entre nos mains, sans emploi immédiat en travaux, ont été utilisés en solides placements à courte échéance.

Nous avons pu retirer ainsi un produit relativement avantageux d'une grande partie de nos fonds, tout en nous réservant la possibilité d'en disposer au besoin.

Nous allons soumettre tout à l'heure à votre approbation, conformément à l'art. 41 des statuts, les comptes de l'exercice 1852.

Nous pensons prévenir votre désir en vous présentant d'abord l'exposé de notre situation financière actuelle. Elle s'établit ainsi :

RECETTES.

Versements réalisés :

1° sur 32,000 actions,		3,200,000 00
2° 31,562		2,367,150 00
3° 28,296		2,122,2 0 00
		7,689,350 00
Bénéfices sur changes et placements de fonds.	82,016 65	
A déduire :		
Intérêts payés aux actionnaires, 2 fr. par action, sur 31,562 actions.	63,124 00	
Reste,	19,492 65	19,492 65
Total des recettes,		7,708,842 65

DÉPENSES.

1° Frais de constitution de la Société		
à Paris,	67,224 20	
à Londres,	50,266 35	
Total,	117,490 55	
2° Paiements à-compte aux entrepreneurs,	1,350,000 00	
3° Dépenses d'administration, études, surveillance, etc.	171,313 80	
Total des dépenses,	1,638,804 35	1,638,804 35
Excédant des recettes,		6,070,038 30

Représentation de l'excédant des Recettes.

1° Cautionnement,		1,000,000 00
2° Sous-comptoir,		27,200 00
3° Solde en caisse,	108,480 84	
4° Banque de France et banquiers à Paris et à Londres,	1,294,756 60	
5° Reports et placements divers,	3,630,205 54	
6° Débiteurs divers,	9,395 32	
		5,042,838 30
Total égal,		6,070,038 30

Le capital de 32,000 actions a été primitivement divisé entre 102 souscripteurs.

Au 5 février dernier, date de la conversion des titres nominatifs en titres au porteur, ces actions étaient réparties entre 740 actionnaires, dans les proportions suivantes :

384	actionn. possédant	de 1 à 19 actions.	2,883
273	id.	de 20 à 99 actions.	9,519
83	id.	de 100 et au-dessus.	19,608
740			32,000

Ces chiffres indiquent le progrès du classement de nos actions, progrès que l'émission des titres au porteur n'a pu que développer.

Avant d'aborder un autre ordre de questions, nous avons l'honneur de vous faire connaître qu'en vertu d'une décision récente du Conseil d'administration, toutes les dispositions ont été prises pour recevoir en dépôt, dans la caisse sociale, les titres des actions de la Compagnie, ainsi que l'autorise l'art. 11 des statuts.

Après vous avoir retracé les circonstances qui ont présidé à la formation de notre Compagnie et vous avoir exposé sa situation financière, nous devons, Messieurs, vous entretenir des diverses questions relatives à notre tracé et de l'état d'avancement des travaux.

Les études faites à diverses reprises par MM. les ingénieurs de l'Etat, avaient suffi pour démontrer la possibilité d'exécuter, dans des conditions de constructions ordinaires, le chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray. Mais de nouvelles investigations étaient nécessaires pour arriver à donner aux intérêts de notre entreprise la satisfaction la plus complète, surtout au point de vue d'une exploitation facile et productive.

Aussitôt la concession obtenue, et sans attendre la constitution de notre Société anonyme, les concessionnaires avaient chargé M. Félix Tourneux, notre ingénieur en chef, de ces travaux préparatoires. Ils sont aujourd'hui terminés sur la moitié de la longueur du parcours, et nous avons tout lieu d'espérer que deux mois ne seront pas écoulés avant que le reste des études ne soit achevé et soumis à l'approbation de l'administration supérieure. La longueur totale de notre ligne étant d'environ 180 kilomètres, les études définitives, aux termes du cahier des charges, devaient être terminées dans le délai de deux ans et trois mois. Vous voyez que nous aurons devancé d'une année l'époque légale.

Vous savez, Messieurs, que notre chemin de fer s'embranche à Blesme, à 217 kilomètres de Paris, sur la ligne de Strasbourg. Il emprunte dans la première partie de son parcours une faible longueur sur les départements de la Marne et de la Meuse (ensemble 12,800 mètres), traverse dans sa plus grande longueur, sur 138 kilomètres environ, le département de la Haute-Marne, entre dans le département de la Haute-Saône, qu'il suit sur 28 kilomètres de longueur, pour arriver à Gray, où il se relie dans une gare commune au chemin de fer de Gray à Auxonne, Dijon et Besançon.

Les principales villes rencontrées par le chemin de jonction de la Marne à la Saône sont : Saint-Dizier, tête de navigation de la Marne ; Joinville, centre du septième groupe métallurgique ; Chaumont, chef-lieu du département de la Haute-Marne ; Langres, évêché, place forte et centre d'un grand mouvement commercial ; et enfin Gray, grand marché régulateur du prix des grains et farines, dont l'importance est universellement reconnue. La première section du tracé, soumise par notre Conseil d'administration à l'approbation du gouvernement, comprend la partie qui s'étend de notre point d'embranchement sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg jusqu'au delà de Saint-Dizier, origine du groupe métallurgique de la Haute-Marne. La longueur de cette section est de 21 kilomètres. Les travaux en sont poussés avec activité, et nous avons la certitude de pouvoir la livrer à l'exploitation dans le courant de cet été.

Pendant que cette première œuvre se poursuivait, nous avons présenté le résultat de nos études, d'une part, sur la partie du tracé comprise entre Saint-Dizier et Provenchères, limite des arrondissements de Vassy et de Chaumont (Haute-Marne), et d'autre part, entre Gray et Leffonds, limite des départements de la Haute-Saône et de la Haute-Marne.

La section de Saint-Dizier à Provenchères a une longueur de 40 kilomètres, laquelle, jointe aux 21 kilomètres de Blesme à Saint-Dizier, donne un développement total de 61 kilomètres à partir de l'origine du tracé. Cette section parcourt la partie de la vallée de la Marne la plus riche en minerai de fer et en établissements métallurgiques. C'est celle dans laquelle la production peut le plus facilement être surexcitée par la présence du chemin de fer. Le groupe de la Blaise, qui lui est parallèle, et celui du Rognon, qui viendra verser ses produits à Donjeux y ajouteront encore un nouvel aliment.

Des stations nombreuses devront être établies pour satisfaire à tous les besoins : parmi les plus importantes comme mouvement de voyageurs, sera celle de Joinville, que le tracé rencontre à 20 kilomètres de Blesme.

La section de Gray à Leffonds a une longueur de 28,000 mètres. Les projets en ont été présentés par nous au gouvernement en même temps que ceux de la section de Saint-Dizier à Provenchères. En refusant de profiter de la faculté que nous laissait notre cahier des charges, d'ouvrir notre exploitation seulement par portions successives à partir de Blesme, nous avons voulu marquer que nous n'attendions pas moins de produits du midi que du nord de notre ligne. D'ailleurs, le tronçon de Gray à Leffonds n'est pas un tronçon de chemin de fer isolé comme quelques personnes seraient peut-être tentées de le croire. Relié au chemin de fer de Dijon à Besançon, et, par conséquent, à celui de Paris à Lyon par l'embranchement d'Auxonne à Gray, dont la construction doit être terminée deux années avant l'achèvement de nos travaux, la partie sud du chemin de Blesme à Gray se trouve immédiatement en communication avec le réseau entier des voies de fer françaises : les produits de son exploitation nous semblent pouvoir être considérés comme assurés dès l'origine.

Les travaux d'exécution de Blesme à Provenchères et de Gray à Leffonds, ne présentent aucune circonstance qui mérite d'appeler particulièrement votre attention. Les difficultés sérieuses ne se font réellement sentir que dans la partie du tracé comprise entre ces deux sections, c'est-à-dire, dans les arrondissements de Chaumont et de Langres. Le passage de ces deux villes, situées, surtout la seconde, à une

hauteur considérable au-dessus du fond de la vallée de la Marne et la traversée du faite qui sépare les eaux de la Marne de celles de la Saône, l'Océan de la Méditerranée, ont particulièrement appelé notre attention. Bien que nous puissions considérer comme désormais acquis le résultat de nos études, vous approuverez, certainement, que nous n'entrions dans aucun détail sur des projets qui n'ont pas encore été soumis par nous à l'administration supérieure.

Pendant que les travaux d'étude et de construction de la ligne proprement dite se continuaient, le matériel roulant n'était pas l'objet d'une moindre attention de notre part. Liés par notre convention avec la Compagnie de Strasbourg, nous devions prendre pour type son matériel et n'y introduire que des modifications sur lesquelles nous serions tombés d'accord avec cette Compagnie. Sous ce rapport, notre tâche était rendue facile par la bonne entente générale des divers véhicules du chemin de Strasbourg. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nous sommes en parfaite harmonie avec cette Compagnie pour les légères modifications que nous avons cru devoir lui proposer et que nulle difficulté ne peut naître de ce côté pour la mise en service de notre matériel.

Messieurs, le soin de l'exécution du chemin dont la gestion nous est confiée ne devait pas nous faire perdre de vue son avenir. Doué d'un caractère particulier, par l'union qu'il établit entre la navigation de la Marne et la navigation de la Saône, le chemin de Blesme et Saint-Dizier à Gray n'appartient pas seulement à la grande famille des chemins de fer, il a encore pour alliés naturels, pour auxiliaires permanents et n'a jamais pour concurrents les routes d'eau et les canaux qui l'entourent. Rattaché aux voies de fer du Nord, de l'Est et du Midi, il ne peut être dominé par aucune d'elles, parce qu'il trouve, en même temps que les rails auxquels il aime à se marier, la navigation de la Marne et la navigation de la Saône, auxquelles il sert de jonction, *comme l'indique le titre même qu'il porte et qui, croyez-le bien, n'a pas été choisi au hasard.* Ces dernières voies lui apportent, à des conditions qui assureront toujours son indépendance et ses profits, les marchandises échappées aux chemins de fer qui leur sont parallèles, et provoquent le mouvement de voyageurs de plus en plus considérable qui accompagne toujours les grands courants commerciaux.

Cette situation unique d'être le passage obligé, incontesté des voyageurs et des marchandises affluant par toutes les voies vers le département de la Haute-Marne, pour le parcourir dans tout ou partie de son étendue, nous créait l'impérieuse obligation d'être attentifs au mouvement industriel qui se produisait autour de nous. Nous devions, dans votre intérêt, intervenir au milieu des demandes en concession qui se croisaient de toutes parts, moins encore pour en solliciter quelques-unes au nom de notre Compagnie, que pour contribuer à éclairer le gouvernement sur la valeur des demandes qui lui étaient adressées, en tant qu'elles pouvaient, de près ou de loin, toucher à nos intérêts et à ceux de l'État, qui sont si intimement liés avec les nôtres.

Tel a été le motif de la lettre que nous avons adressée à M. le ministre des travaux publics, le 3 novembre dernier, et dont nous allons donner lecture.

« Monsieur le Ministre,

» La Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, dont nous sommes les organes, n'a pas vu sans inquiétude les demandes en concessions de chemins de fer déposées en ce moment entre les mains de votre administration, et qui peuvent porter atteinte aux produits que sa ligne a droit de considérer comme lui étant acquis par le décret du 26 mars dernier. Cette inquiétude, toutefois, lui a paru tempérée par cette considération que l'État, au moyen des garanties d'intérêts stipulées au cahier des charges de notre concession, est devenu, en quelque sorte, notre associé, et que rien de ce qui peut affecter les conditions financières de notre existence ne saurait lui être indifférent. A la sollicitude générale dont sa bienveillance couvre toutes les grandes opérations industrielles de notre pays, vient se joindre, en notre faveur, l'intérêt particulier du Trésor, dont les finances sont directement engagées dans la prospérité matérielle de notre entreprise.

» Si nous passons à des considérations politiques d'un ordre plus élevé, il semble que notre sécurité doive s'accroître encore par le souvenir des termes du rapport adressé à S. A. I. le Prince-Président par votre honorable prédécesseur, à l'appui des projets de décret des 25 et 26 mars dernier :

» Le chemin de fer de Blesme à Gray, y est-il dit,
» complétera la grande ligne stratégique parallèle à
» la Meuse et au Rhin, qui met les places fortes du
» nord en communication avec celles de nos frontières
» du sud-est. »

» Malgré une situation aussi favorable à tous égards, le Conseil d'administration de notre Compagnie n'a pas cru devoir s'endormir dans une trompeuse sécurité. Sa qualité d'associé, en quelque sorte, du gouvernement, rendait, au contraire, ses devoirs encore plus impérieux. Chargé de la gestion d'aussi hauts intérêts, il a porté ses investigations sur tous les moyens possibles d'améliorer les conditions de l'entreprise qui lui était confiée, et de cette préoccupation est sorti un ensemble d'études dont les résultats se traduiront en demandes de concessions nouvelles qui doivent vous être successivement soumises par nous, et qui comprennent :

» 1° Un embranchement de Chaumont à Troyes, réunissant à notre ligne celle de Troyes à Montereau ;

» 2° Un embranchement de Langres à Belfort, se détachant de notre ligne en un point situé entre Langres et Champlitte, et se rattachant vers Villersexel au chemin de Besançon à Mulhouse par Belfort, dont la concession est prochaine ;

» 3° Un embranchement de Joinville à Pagny-sur-Meuse, par Houdelaincourt, où il toucherait le canal de la Marne au Rhin ; embranchement ayant pour but de raccourcir, d'environ quatre-vingts kilomètres, le trajet des houilles du bassin de Saarbruck destinées à l'approvisionnement des usines de la Haute-Marne ;

» 4° Un prolongement de Blesme sur la frontière de Belgique, par Sainte-Menehould, Vouziers, Attigny et Mézières, avec embranchement d'Attigny sur Rethel et Reims, et de Mézières sur Sedan.

» Il suffit de jeter les yeux sur la carte de France pour se convaincre de l'importance de ces prolongements et embranchements, et pour s'assurer en même temps qu'ils sont une dépendance naturelle de la concession du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray.

» Nous ignorons si le moment est venu de vous faire la demande en concession régulière de tout le réseau que nous venons d'avoir l'honneur de vous indiquer. S'il en était ainsi, nous vous demanderions de vouloir bien nous le faire connaître, et nous serions immédiatement en mesure de répondre à votre bienveillante indication.

» Nous ne croyons pas toutefois, devoir attendre plus longtemps pour vous adresser la demande en concession des deux embranchements de Chaumont à Troyes et de Langres à Belfort.

» Munis à cet égard des pouvoirs du Conseil d'administration, ainsi qu'il résulte de sa délibération, en date du 20 octobre dernier, dont un extrait est annexé à la présente demande ; agissant dans l'exercice des droits qui nous sont conférés par le paragraphe 10 de l'art. 21 de nos statuts, nous venons vous demander, au nom de la Compagnie de Blesme et Saint-Dizier à Gray, la concession de l'embranchement de Chaumont à Troyes et de l'embranchement de Langres à Belfort, tel qu'il a été défini plus haut.

» Nous demandons que la concession de ces deux embranchements nous soit faite dans les conditions de la concession de notre ligne principale à laquelle ils seront réunis.

» Quant à la fixation du capital nécessaire pour l'exécution et la mise en exploitation de ces deux embranchements, nous attendrons qu'elle soit faite par vous-même, Monsieur le Ministre, sur le rapport d'une commission que vous aurez nommée *ad hoc* et après que nous aurons été entendus dans nos explications.

» L'objet de cette double concession, en ce qui concerne l'intérêt public, est d'abréger le parcours du Havre à Bâle, en conservant la direction séculaire suivie par les transports par terre. Cette abréviation, ainsi que nous allons l'établir, est la plus considérable que l'on puisse espérer aujourd'hui, et elle réserve, d'ailleurs, l'avenir pour des améliorations que nous pouvons indiquer immédiatement.

» En effet, si l'on compare entre elles les longueurs des différents tracés possibles, entre Paris et Mulhouse, portion obligée du parcours de la grande ligne du Havre à Bâle, on reconnaît que la distance de Paris à Mulhouse est :

» Par Strasbourg (parcours actuel), 606 kilomètres ;

» Par Dijon et Besançon, 540 kilomètres ;

» Par la ligne projetée à travers le département des Vosges, entre Thann et la ligne de Paris à Strasbourg, si l'on quitte à Nancy le chemin de fer actuel, 505 kilomètres environ ;

» Et si on le quitte à Toul, 502 kilomètres ;

» Par Montereau, Troyes, Chaumont, Langres et Belfort, 485 kilomètres.

» Les longueurs de ces deux dernières lignes sont presque identiques. Mais, si l'on veut tenir compte de la différence des niveaux que l'une et l'autre doivent franchir, l'avantage reste tout entier à la ligne qui emprunte le chemin de fer de Blesme à Gray. Quelles que soient les dépenses auxquelles on veuille bien se résigner pour traverser la chaîne des Vosges, entre Epinal et Thann ; quelle que soit la longueur du souterrain au point de partage, rien ne pourrait compenser la différence des hauteurs que les convois devraient nécessairement atteindre, suivant qu'ils emprunteraient l'une ou l'autre direction, et l'on verrait bientôt, si ces deux lignes existaient simultanément, le commerce conserver, par chemin de fer, la voie qu'il suivait par les routes ordinaires et abandonner un tracé, fort intéressant sans doute au point de vue de quelques intérêts locaux, mais complétement étranger à la satisfaction des besoins du haut commerce et des grandes fabrications qui font la richesse d'un empire.

» Vous voudrez bien remarquer, d'ailleurs, Monsieur le Ministre, que le tracé soumissionné par nous réserve l'avenir de la manière la plus heureuse. Une coupure, entre le chemin de fer de Paris à Strasbourg et le chemin de fer de Montereau à Troyes est indiquée par les anciens projets de MM. les Ingénieurs de l'État ; elle se détacherait de la première ligne en aval de Meaux, suivrait la vallée du Grand-Morin, passerait par Coulommiers, près de Sézanne, et à Romilly, où elle se rattacherait à la ligne de Troyes. Cette coupure abrégerait d'environ 30 kilomètres la distance de Paris à Mulhouse par la ligne que nous proposons. Il n'y aurait plus alors que 455 kilomètres de Mulhouse à Paris. Aucune autre ligne ne peut offrir, dans l'avenir, un pareil avantage.

» La même situation exceptionnelle se remarque en faveur de notre ligne, si l'on examine les raccourcissements projetés dans diverses directions entre Montereau et la vallée de la Loire pour éviter le passage par Paris. Nantes et son littoral entrent en concurrence avec le Havre pour l'approvisionnement des fabriques du Haut-Rhin, et pour le transit vers la Suisse et l'Allemagne centrale. Tout ce qui peut favoriser ce mouvement, par des abréviations de parcours, appartient à notre ligne et aucune autre ne présente les mêmes avantages.

» Enfin, Monsieur le Ministre, permettez-nous de vous faire remarquer que tout l'intérêt qui s'attache à obtenir entre Paris et Mulhouse le trajet le plus court possible, ne doit pas faire perdre de vue les droits d'une entreprise que l'on peut considérer comme existant déjà, tant elle est prochaine et indispensable : nous voulons parler du chemin de fer de Besançon à Mulhouse. Cette dernière ligne, qui unit l'Alsace à la fois au centre et au midi de la France, a toujours puisé sa raison d'être dans l'une et l'autre considération. Le gouvernement, et après lui l'industrie privée, ont toujours envisagé la ligne de Besançon à Mulhouse au point de vue de l'abréviation du parcours de l'Alsace méridionale sur Paris.

» N'est-ce pas une heureuse combinaison, et qui certes n'a jamais dû échapper aux préoccupations des corps délibérants et de vos honorables prédécesseurs, que celle qui consiste à emprunter, pour la ligne la plus courte de l'Alsace sur Paris et sur l'Ouest, dans le présent comme dans l'avenir, les deux tiers du parcours de la ligne de Mulhouse à Besançon ! C'est encore là un des avantages que présente notre ligne par son raccordement à Villersexel, avantage qui lui appartient exclusivement et vient de nouveau militer en sa faveur, sans que nous ayons besoin d'insister sur l'importance stratégique du tracé entre les deux places fortes de Langres et de Belfort.

» Permettez-nous d'espérer, Monsieur le Ministre, que ces considérations frapperont le gouvernement, et que vous voudrez bien donner suite à la demande en concession que nous avons l'honneur de déposer entre vos mains. »

Ainsi que vous le voyez, Messieurs, les embranchements dont la construction nous a semblé la plus intéressante pour notre ligne, sont :

La ligne de Chaumont à Troyes,
Celle de Langres à Belfort,
Celle de Joinville à Pagny-sur-Meuse,
Et enfin celle de Blesme sur les Ardennes ;

Et nous avons pu, en les recommandant à l'attention du gouvernement, mettre en lumière les conséquences fécondes pour l'intérêt public de la constitution d'un réseau tel que nous le concevions, et combattre par des arguments sans réplique deux projets qui menaçaient, au plus haut point, les premiers intérêts de notre entreprise, à savoir : le projet d'une ligne de Toul ou de Nancy à Thann, et le projet d'une ligne de Nancy à Dijon, par Châteauneuf ou par Epinal et Vesoul. C'était là ce qui importait tout d'abord, les concessions des lignes par nous demandées dussent-elles passer ensuite en des mains qui ne fussent pas les nôtres.

Sans doute, on peut, en se plaçant à un certain point de vue, admettre qu'il vaudrait mieux pour la Compagnie de Blesme à Gray, être propriétaire des diverses lignes qui l'intéressent, que de les voir concédées à des étrangers. Toutefois cette manière de voir ne nous paraît pas devoir être prise dans un sens absolu. Il suffit, pour que nos intérêts soient sauvegardés, que le réseau des chemins de fer de l'Est se dessine bien, soit par nos propres mains, soit par les mains d'autrui : notre position exceptionnelle nous en fera certainement profiter, et par la force des choses nos droits seront respectés.

Vous pouvez être, au surplus, assurés, Messieurs, que nous ne cesserons de veiller, à cet égard, soit pour la construction des lignes que nous venons d'énumérer, soit pour d'autres encore dont nos continuelles études nous feraient reconnaître l'utilité. Sous ce rapport, notre sollicitude ne se bornera pas aux voies de fer : elle embrassera également les voies d'eau qui peuvent nous venir en aide et auxquelles notre concours et notre appui doivent être acquis, sans toutefois engager, hors des limites de nos statuts, les intérêts ou le nom de la Compagnie que nous avons l'honneur de représenter.

Chemin de fer d'Orléans.

La pose des rails se fait comme par enchantement sur la section du chemin de fer d'Angoulême à Poitiers. Nous annoncions, il y a peu de jours, que les locomotives pouvaient circuler jusque sur le viaduc de Foulpougne; aujourd'hui leur parcours se prolonge jusqu'à Vars. On ne pose pas moins de 2 kilomètres de rails par jour. La même opération s'effectuant simultanément sur des points extrêmes, il est facile de prévoir que la jonction des rails n'est pas éloignée, et que l'ouverture de la ligne suivra de très-près cette époque.

Emprunt municipal de 1852, de 50 millions.

Deuxième Tirage officiel du 2 mai 1853

DES OBLIGATIONS.

Le lundi du 2 mai, il a été procédé publiquement au deuxième Tirage au sort des Obligations de l'Emprunt de 50 millions, contracté par la ville de Paris en 1852.

Il a été extrait de la roue 60 obligations, dont le remboursement doit avoir lieu le 1er juillet prochain. Indépendamment du remboursement en capital et intérêts, les 60 Obligations sorties de la roue à ce tirage, donnent droit aux primes ci-après :

N°	219,	la prime de	50,000 fr.
	17,912,	—	20,000
	27,367,	—	15,000
	1,771,	—	10,000
	28,372,	—	5,000
	21,111,	—	5,000
	1,000,	—	3,000
	12,467,	—	3,000
	16,965,	—	3,000
	16,262,	—	3,000
	17,761,	—	3,000
	8,931,	—	3,000
	11,127,	—	2,000
	9,651,	—	2,000
	18,089,	—	2,000
	30.402,	—	2,000
	38,854,	—	2,000
	22,130,	—	2,000
	27,023,	—	2,000
	16,629,	—	2,000
	30,831,	—	1,000
	35,568,	—	1,000
	31,051,	—	1,000
	33,820,	—	1,000
	30,927,	—	1,000
	12,266,	—	1,000
	31,322,	—	1,000
	41,509,	—	1,000
	11,935,	—	1,000
	8,613,	—	1,000
	42,160,	—	1,000
	33,101,	—	1,000
	93,	—	1,000
	42,018,	—	1,000

Les nos 16,712 — 19,873 — 30,019 — 46,276 — 6,352 — 32,611 — 7,160 — 36,078 — 33,151 — 25,800 — 1,119 — 35,966 — 31,556 — 20,118 — 12,911 — 30,158 — 15,310 — 45,787 — 5,082 — 49,270 — 16,104 — 48,075 — 13,679 — 21,688 et 11,873 : chacun 500 fr.

Enfin le n° 26,979, sorti le dernier, a droit à la prime variable, qui est, cette fois, de 2,500 fr.

Correspondance.

M. H. T., à Rennes. — N° 1, on l'ignore. — N° 2, c'est le contraire qu'il faudrait faire. — N° 3, c'est 30 fr. de plus que le cours.

Mlle M., à l'Isle-Adam. — Envoyez votre titre par lettre recommandée à notre adresse.

M. M. B., à Tours. — Gardez.

M. C. S., à Nantes. — Fait. — N° 1, c'est impossible. — N° 2, il faut envoyer vos titres.

M. P., à Bordeaux. — N° 1, elles sont à leur prix. — N° 2, elles ne sont pas encore cotées.

M. L. P., à Valenciennes. — N° 1, 1er juin. — N° 2, oui. — N° 3, 4 0/0 sur les sommes versées. — N° 4, non. — N° 5, 60 fr. environ.

M. X., à P. M. — Fait. — N° 1, non. — N° 2, non. N° 3, oui. — N° 4, Ouest. — N° 5, 32 fr. environ. — N° 6, achetez.

M. A. Z., à Paris. — N° 1, gardez. — N° 2, gardez.

M. H. G., à Nancy. — N° 1, le dividende appartient au vendeur. — N° 2, le droit de souscription appartient à l'acheteur.

M. A. F., à Batignolles. — Gardez 1, 2, ,3 4, 5, 6.

M. B. S., à Bar-le-Duc. — Fait. — Rien n'est décidé. Vendez le n° 1.

M. S. B. — Nous ne répondons pas aux lettres non signées.

M. R. X., à Saint-Quentin. — *a*, elles ne se négocient que payables à l'émission des titres. — *b*, 60 à 70 fr. — *c*, il faut attendre que les versements soient faits.

M. N., à Moirans. — Cherbourg.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, c'est un élément essentiel mais non pas indispensable. — N° 2, on la discute. — N° 3, 4 pour une. — N° 4, oui. — N° 5, un peu cher. — N° 6, gardez. — N° 7, non. — N° 8, gardez. — N° 9, probablement. — N° 10, non. rien de décidé. — N° 11, cela dépend du tracé.

M. C. M., à Nantes. — N° 1, vendre. — N° 2, non. — N° 3, Ouest, Rouen. — N° 4, assez bonne valeur.

M. S. C., à Lille. — N° 1, gardez 1, vendez 2, 3, 4. — N° 2, par Ouest, Rouen. — N° 3, invendables.

M. G., à Besançon. — N° 1, Cherbourg. — N° 2, très-bon. — N° 3, 225 fr. — N° 4, mais il ne l'est pas. — N° 5, Ouest, Rouen, Cherbourg.

M. T. X. X. — N° 1, au cours actuel. — N° 2, gardez. — N° 3, l'une ne se négocie pas plus que l'autre au parquet. — N° 4, on enverra.

M. D., à Lyon. — N° 1, nous publierons cette liste. — N° 2, gardez.

M. M., à Ch. — Nos 1 et 2, gardez. — N° 3, vendez.

M. M., à Paris. — Vendez. Il n'a jamais été question sérieusement de cette fusion.

M. C. B., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, vendez. — N° 4, gardez. — N° 5, oui. — N° 6, Ouest et Rouen.

M. T. R. à Bordeaux. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, dans deux ou trois mois. — Oui.

M. X., à Valenciennes. — N° 1, oui, mais rien d'arrêté. — N° 2, affaire entravée. — N° 3, vendez. — N° 4, non.

M. L. P., à R. — N° 1, gardez. — N° 2, idem. — N° 3, oui. — N° 4, vendez. — N° 5, vendez, aucune réalité pour le moment. — N° 6, de réalisation difficile, aussi ne la conseillons-nous pas. — N° 7, le *Journal des chemins de fer* a publié la liste; vous la trouverez dans le n° qui a suivi le 22 mars. — N° 8, gardez. — Nous répondons gratuitement à nos abonnés.

M. L. J., à G. I. — Gardez.

M. E. R., à Cherbourg. — N° 1, vendez. — N° 2, gardez. — N° 3, vendez. — N° 4, idem. — N° 5, Ouest et Rouen. — N° 6, nous ne connaissons pas cette valeur. — N° 7, nous ne vous le conseillons pas.

M. C. de la P. R., à Angers. — N° 1, 32 fr. par an. — N° 2, non.

M. G., à Châlon-sur-Saône. — N° 1, non. — N° 2, rien n'est fixé à cet égard. — N° 3, oui. — N° 4, oui. — N° 5, second ordre.

M. A. P., à Rennes. — N° 1, oui. — N° 2, 650. — N° 3, Ouest et Rouen.

M. A. H., à Lille. — Nos 1, 2, 3, 4 et 5, non. — Nos 6 et 7, oui. — N° 8, Ouest, Rouen. — N° 9, inconnues.

M. B., à Dieppe. — N° 1, dans une quinzaine de jours. — N° 2, du 1er janvier. — N° 3, en avril 1854. — N° 4, à la caisse J. Mirès et Ce.

M. S., à Lunéville. — N° 1, rien de certain. — N° 2, vendez. — N° 3, gardez. — N° 4, mauvaises.

M. A. B., à Mon. — N° 1, après la libération des obligations. — N° 2, oui. — N° 3, non.

J. Mirès

CHEMIN DE FER DU NORD.

Compte général au 31 décembre 1852.

ACTIF.

DÉPENSES.

CONSTRUCTION DE LIGNE PRINCIPALE.

Acquisitions de terrains,	17,992,687 86		
Terrassements et ouvrages d'art,	25,527,810 65		
Établissement de la voie, clôtures et plantations,	46,571,624 98		
Construction des gares et stations, etc,	17,802,083 09		
Frais généraux de construction,	4,212,768 14		
	111,807,904 72		111,807,904 72
Construction du chemin d'Amiens et de Boulogne,			31,018,498 98
Construction des embranchements.			
De Lille à Dunkerque, 19,853,332 70 }	33,506,977 40		
D'Hazebrouck à Calais, 13,653,644 70 }			
De Creil à Saint-Quentin,	21,672 663 81		
Dépenses à répartir,	462.922 79		
Construction des nouveaux embranchements,	211,257 35		
	55,853,821 35		55,853,821 35
Matériel, Mobilier et Approvisionnements.			
Matériel d'exploitation, locomotives, voitures et wagons à marchandises,	33,778,452 81		
Outillage et installation des ateliers, matières premières et pièces de rechange,	3,002,755 12		
Approvision. divers, 1,244,914 35 } Mob. de la 2ᵉ division, 259,004 04 }	1,503,918 39		
	38,285,126 82	38,941,216 70	
Mobilier des gares stations et bureaux,		340,229 21	
Approvisionnement de matériaux pour la voie,		315,861 17	
		38,941,216 70	240,621,441 75

VALEURS DIVERSES.

Vers. faits par les act. au 31 déc. 1852, 24,250 » } Vers. à effect par les sousc. de l'emp. 1,270,991 » }		1,295,241 »	
Amortissement.			
Complément du capital (partie non appelée en vertu de la décis. de l'assemblée générale du 3 avril 1852),		10,000,000 »	
Cautionnement.			
Pour la ligne des embranchements du littoral,		25,000 »	
Débiteurs divers.			
Compt. cour., fact. à recouv., avances à divers fourn., etc	5,158 601 57		
L'État, oblig. remises par anticipation à valoir sur les intérêts,	779,011 51		
S.-Comp. des chem. de fer. } Comp. du Nord, 340 000 } d'Am. à Boul., 65,790 }	405,790 »		
Chemin de fer de ceinture,	10,000		
	6,653,403 08	6,653,403 08	
Caisse et portefeuille.			
Espèces,	2,094,108 »		
Banque de France,	387 06		
Bons du Trésor,	11,753,947 25		
Valeurs de portefeuille,	3,038,210 06		
Placements temporaires,	10,405,075 85		
Receveurs,	373,823 69		
Agents comptables.	13,046 34		
	27,628,596 24	27,628,596 24	316,223,682 07

PASSIF.

FONDS SOCIAL.

Ligne du Nord,	200,000,000 »	
Id. d'Amiens à Boulogne,	37,500,000 »	
Emprunt de la Compagnie d'Amiens à Boulogne,	1,181,558 09	
Emprunt de 1852,	24,750,000	
	263,431,558 09	263,431,558 09

COMPTE D'INTÉRÊT.

Intérêts et dividendes échus et non réclamés.

1ᵉʳ sem. 1850 sur 419 act. à 8 f.,	3,352 »		
2ᵉ — — » 357 — 8 »	2,856 »		
1ᵉʳ sem. 1851 » 467 — 8 »	3 736 »		
2ᵉ — — » 2,082 — 8 »	16,656 »		
1ᵉʳ sem. 1852 » 4,285 — 8 »	34,280 »		
2ᵉ — — 327,751 — 16 »	5,243,856 »		
	5304,736 »	5,304,736 »	
Dividende de 1850 non récl. sur 595 act à 8 »	4,744 »		
1851 — sur 4,285 — à 20 »	85,700 »		
1852 — sur 400,000 — à 25 50	10,200 000 »		
	10,290,444 »	10,290,444 »	16,707,428 28
Intérêts des Obligations,	1,002,210 »		
Intérêts et dividend. échus (Amiens à Boulogne, 14,326 78 } Intérêts des Obligations (Amiens à Boulogne, 5,711 50 }	20,038 28		
	1,112,248 28	11 112,48 28	

CRÉANCIERS DIVERS.

L'État : Obligations à lui souscrire par la Compagnie,	23,835,957 42	
Cautionn., reten., fonds d'assur., fourn. à régler, etc.	1,707,476 65	
Ordonnances restant à payer au 31 décembre 1852.	1,371,087 97	
De Rothschild frères,	1,307,721 81	
Actions vendues,	52,287 26	
	28,274,531 11	28,274,531 11

COMPTES DES RÉSERVES.

Fonds de réserve,	2 000,000 »	
Bénéfices réservés ou réserve supplémentaire	4,632,788 60	
Fonds d'amortissement. { Nord, 779,845 33 } { Boulogne, 116,250 » }	896,095 33	
Amortissement supplémentaire,	270,000 »	
Solde de l'exercice 1852,	11,280 66	
	7,810,164 59	7,810,164 59
		316,223,682 07

Compte de l'exploitation générale du 1er janvier au 31 décembre 1853.

DÉPENSES.

Administration centrale.

Jetons de présence,	87,390 »		
Traitement du personnel de l'adm. centr.,	103 825 41		
	191,215 41	191,215 41	
Assurances, loyers et contributions,	156 310 34		
Frais de bur., impress., aff. et annonces,	128 545 41		
Indemn. accordées aux employés supprim.,	10 0[illegible] 58		
Frais extraordinaires,	91,932 87		
	386,823 20	86,823 20	
		578,038 61	578,038 61

Ire DIVISION. — Exploitation.

Traitement du personnel du service central, du contrôle, etc.		210,932 61	
Personnel des gares et stations	1,5[illegible]8,751 55		
Billets : Impressions, frais de bureau, etc.,	374,164 67		
Éclairage et chauffage des gares et stations,	216 181 01		
	2,109,104 83	2,109, 03 83	
Personnel des inspecteurs, conducteurs et facteurs de trains,	321,381 22		
Indem. de déplacem. du personn. des trains,	65 113 46		
Éclairage et mêmes dépenses des trains,	37,955 58		
	424,452 26	424,452 26	
		2,774,488 70	2,774,488 70

IIe DIVISION. — Matériel et ateliers.

Traitement du personnel du service central, etc.,		93,054 72	
Entretien et grosses réparations des machines des voitures et wagons à marchandises,	2,410,388 86		
Traitement des mécaniciens, chauffeurs, etc.	787,067 51		
Combustible des machines,	1,285,017 19		
Huile, graisse, éclairage et eau des mach.	224 751 90		
	4,736 925 96	4,736,925 96	
		4,829,980 68	4,829,980 68

IIIe DIVISION. — Travaux et surveillance.

Service central ; personnel et dépenses diverses,		318 608 41	
Entretien de la voie,		816,747 59	
Surveillance de la voie,		475,362 »	
Dépenses d'exercices clos,			31,725 1[illegible]
Dépenses d'exploitation,			9,854,951 1[illegible]

Excédant des recettes sur les dépenses.

Intérêts des actions pendant l'exercice 1852, moins les intérêts des placements de fonds, etc.,		5 606,763 79	
Intérêts des obligations		1,877,[illegible]37 50	
Intérêts pendant l'année 1852 des fonds dus à l'État,		479,283 »	
Amortissement pour l'exercice 1852,		191,774 83	
Amortissement des obligations du Nord-Boulogne,		139,[illegible]00 »	
Amortissement supplémentaire,		270,000 »	
Dividende de 1852, à raison de 25 fr. 50 c. par action,		10,200,000 »	
Solde de l'exercice 1852,		11,280 68	
		18,771,489 78	18,771,489 78
			28,626,440 90

RECETTES.

Produits de l'exploitation.

Voyageurs,		14,667,074 51	
Bagages,	410,909 20		
Transport de chiens,	32,211 20		
Articles de messageries,	5,905,167 53		
	3,348,177 13	3,348,177 13	
Transport des voitures,	104,0[illegible]9 40		
— des malle-postes,	499,327 40		
— des chevaux,	140,360 33		
	743,777 13	743,777 31	
Transport des marchandises,		10,690,657 48	
Transport des bestiaux,		345,876 34	
Magasinage, etc.,	31,853 35		
Produits divers,	15[illegible],930 52		
Factage,	132,589 52		
	317,382 76	317,382 76	
Solde de l'exploitation de 1851,			192,628 62
Ensemble,			30,305,574 7[illegible]

A DÉDUIRE :

Impôt du 10e sur le prix des places de voyageurs,		562,303 03	
Indemnités pour pertes d'effets et avaries,		72,202 02	
Solde des détaxes et réductions,		274,094 26	
Remboursement de factage, etc.,		96,043 45	
Subventions aux messageries, correspondances, omnibus, camionnage, etc.,		526,532 25	
Usage des stations belges,		18,684 11	
Timbre pour lettres de voitures,		129,274 75	
		1,679,133 87	1,679,133 87
			28,626,440 90

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1853.

76,013 voyageurs	277,947	45
Bagages, marchandises, etc.	321,820	93
Total	601,768	38

Semaine correspondante de 1852.

69,046 voyageurs	265,345	90
Bagages, march., etc.	278,680	68
Produit total	544,026	58

Recette totale du 1er janvier au 6 mai.

1853	10,450,202	41
1852	8,758,258	28

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 1er au 7 mai 1853.

10,208 voyageurs	91,493 fr.	» c.
Bagages, marchandises, etc.	99,152	30
Total de la semaine	190,645	30
Total de l'exercice courant	3,213,502	95
Semaine correspondante de 1852	190,063	20
Exercice correspondant de 1852	2,941,967 fr.	10 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 1er au 7 mai 1853.

11,412 voyageurs	31,749 fr.	10 c.
Bagages, Marchandises, etc.	45,202	70
Total de la semaine	76,951	80
Total de l'exercice courant	748,625	20
Semaine correspondante de 1852	75,180	75
Total de l'exercice correspondant	661,811 fr.	40 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 1er au 7 mai 1853.

Grande vitesse.) 35,536 voyageurs.	225,536	15
Petite vitesse.) bag., marchand.	163,777	60
Total de la semaine	388,513 fr.	75 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	5,770,366	85
Total	6,158,880	60
Semaine correspondante de 1852	365,464	55
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	4,906,520	80
Total de l'exercice correspondant	5,271,985	35

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 25 avril au 1er mai 1853.

12,290 Voyageurs	25,418	34
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	38,478	22
Total	63,896	56
Semaine correspondante de 1852	49,618	36
Recette totale du 1er janv. au 1er mai.	862,066	04
D° 1852	715,049	72
Différence en faveur de 1853	147,016	32

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 1er au 7 mai 1853.

Voyageurs	236,814	80
Bagages, marchandises etc.	333,477	46
Total	570,292	26
SECT. D'ANGe. — Voyageurs	26,740	80
— Bagages, march., etc.	20,862	79
Totaux	617,895	85
Semaine correspondante de 1852	545,345	57
Différence en faveur de 1853	72,550	28
Recettes du 1er janv. au 7 mai 1853	9,782,827	93
D° de la section d'Angoulême	705,170	16
Total	10,488,298	49
Recette correspondante de 1852	8,742,486	38
Différence en faveur de 1853	1,745,812	11

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—17e semaine.

Du 23 au 29 avril 1853.

40,255 voyageurs	194,275 fr.	30 c.
Marchandises	281,243	70
Total de la semaine	475,519	»
Recettes antérieures	6,111,798	58
Total général	6,587,317	58

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 25 avril au 1er mai 1853.

Ouest. — 10439 voyageurs, gr. vitesse.	39,111	95
Petite vitesse	27,832	53
Total	66,944	48
Rive gauche. — 20,041 voyag.	17,310	30
Total	84,254	78
Rive droite. — 37,419 voyag.	34,171	05
Total	118,425	83
Semaine corresp. en 1852.— Ouest	54,826	05
Rive gauche	13,751	40
Total	68,577	45
Rive droite	24,680	80
Total	93,258	25

Recettes tot. du 1er janvier au 1er mai 1853 :

Ouest et rive gauche 1853	1,214,870	36
Id. 1852	1,042,184	11

Recettes du 2 au 8 mai 1853.

Ouest. —11,352 voyageurs, gr. vitesse.	47,387	90
Petite vitesse	25,580	53
Total	72,968	43
Rive gauche. — 21,333 voyag.	19,529	90
Total	92,498	33
Rive droite. — 41,484 voyag.	36,393	60
Total	128,891	93
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	56,142	25
Rive gauche	18,176	85
Total	74,319	10
Rive droite	32,444	65
Total	106,763	75

Recette tot. du 1er janvier au 8 mai 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,337,368 f.	69 c
Id. 1852	1,117,103	21

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nimes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.— Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 avril 1853.

1re *Section.* — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	39,698	97
Bagages et marchandises	48,903	35
Total de la semaine	88,602	32
Semaine correspondante de 1852	70,198	55
Augmentation	18,403	77
Recettes du 1er janv. au 29 avril 1853.	1,370,690	63
— — 1852	1,162,506	00
Augmentation	208,184	63

2e *Section.* — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,352	55
Bagages et marchandises	39,523	85
Total de la semaine	66,876	40
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	155,478	72
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	2,448,869	22

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1853.

3,363 voyageurs	9,570 fr.	20
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	13,994	00
Total de la semaine	23,564	20
Semaine correspondante de 1852	22,982	10
Différence en faveur de 1853.	582 fr.	10 c.
Recette du 1er janv. au 6 mai 1853.	401,181	95
Recette correspondante de 1852	413,466	70
Différence en faveur de 1852	12,284 fr.	75 c.

Chemin de fer de St-Étienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

7e mois de l'exercice. — avril 1853.

Marchandises 89,852 tonnes	356,886	02
Voyageurs 63,705	116,868	68
Services annexes	54,303	72
Total	528,268	93
Mois correspondant de 1852	412,612	94
Différence en faveur d'avril 1853	115,655	99
Produits du 1er oct. 1852 au 30 av. 1853	3,415,697	74
id. id. id. 1852	2,976,453	15
Différence en faveur de 1853	439,244	59

Produits par kilomètre.

Dans le mois	9,267	81
Du 1er oct. 1852 au 30 av. 1853	60,977	75

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 24 au 30 avril 1853.

Grande vitesse.—1,322 voyageurs	3,293	96
Petite vitesse	17,556	31
Total	20,850	27

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANÉE** et liquidation de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

AVIS AUX PORTEURS D'ÉVENTUALITÉS.

En exécution du traité du 26 mars 1853, entre les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon et la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, ratifié par l'Assemblée générale du 30 avril dernier, les porteurs d'éventualités de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, n° 23, pour en opérer l'échange à raison de 14 éventualités 15/100e, contre une action de Lyon à la Méditerranée libérée de 300 fr.

Il est accordé aux propriétaires d'éventualités un délai de trois mois pour user de la faculté et encore le droit de souscrire les actions de la Méditerranée qui leur sont réservés ; ce délai courra du 15 mai courant au 15 août prochain, passé ce délai (terme de rigueur) les porteurs d'éventualités qui ne se seraient pas mis en règle, seront déchus.

Le résidu de la liquidation, s'élevant à 25c par éventualité, sera payé aux ayants droit au moment de la délivrance des actions.

Nota. Le texte du traité du 26 mars dernier se distribue dans les bureaux de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE **LYON A LA MÉDITERRANÉE.**

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le Conseil d'administration à l'honneur de donner avis à MM. les Actionnaires, que l'Assemblée générale du 30 avril dernier a fixé à 8 francs le dividende afférent à l'exercice de 1852.

L'Assemblée a arrêté en outre les mesures suivantes :

« L'appel de 25 fr. sur les actions, primitivement fixé au 1er octobre 1853, sera exigible par anticipation du 15 au 31 mai prochain, sous escompte de 3 0/0 pour le temps qui s'écoulera entre le jour où le versement aura été effectué et la date primitive du 1er octobre 1853.

» Chaque action ayant effectué le versement des cinq premiers dixièmes (ensemble 250 fr), sera libérée d'office du sixième dixième (50 fr.), au moyen de l'attribution qui lui sera faite d'une somme de 50 fr., à prélever sur les 5 millions de francs versés dans la caisse sociale par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

» Cette attribution sera faite sous une retenue de 4 fr., représentant les intérêts à 4 0/0 sur le versement de 50 fr., pendant les deux années restant à courir de la période de la construction.

» Au moyen de ladite retenue, les 75 fr. à verser sur les actions à partir du 15 mai prochain ainsi que les 225 fr. déjà versés, porteront également intérêt à 4 0/0, jouissance du 1er avril 1853.

» A dater du 15 mai prochain, il ne sera admis à la négociation que des actions au porteur, libérées de 300 fr., dividende détaché. »

En conséquence MM. les Actionnaires sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie : A PARIS, rue Laffitte, n° 23 ; A LYON, place Port-Saint-Clair, n° 24 ; A MARSEILLE, à la gare du chemin de fer, pour l'exécution des mesures prescrites par les résolutions ci-dessus, savoir :

Distribution du dividende de 8 fr.

Appel de 25 fr. sous escompte.

Imputation d'office d'un sixième dixième (50 fr.) sous retenue de 4 fr.

Transformation des titres nominatifs en titres au porteur, libérés de 300 fr.

Cie DES CHEMINS DE FER DU **MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.**

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain ; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables ; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 2 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 des statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

CHEMIN DE FER DU MIDI.

TERRASSEMENTS ET TRAVAUX D'ART.

MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis à soumissionner sur série de prix les travaux d'une partie de la cinquième section du chemin de fer du Midi entre Carcassonne et Narbonne, jusqu'au 31 mai inclusivement.

Ils pourront prendre connaissance des conditions de la soumission et des séries dans le bureaux des ingénieurs à Narbonne.

AVIS. Les porteurs des coupons de liquidation de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (*rive droite*), sont prévenus qu'ils pourront se présenter, *avec leurs titres*, rue Saint-Lazare, 124, de dix heures à trois heures, à partir du 7 juin prochain, pour recevoir un premier dividende.

CHEMIN DE **SAINT-ÉTIENNE A LYON**

Le 28 du courant, à midi précis, en séance publique du Conseil d'administration, au domicile social, à Paris rue de Lille 123, il sera procédé au tirage au sort, de cent Obligations des Emprunts-réunis, à amortir le 1er juillet prochain.

ENDUIT FRANÇAIS. Une expérience de huit années assure à ce nouveau système d'enduit la supériorité que dès son apparition on lui avait accordée sur toutes les autres compositions de ce genre, y compris le caoutchouc. Toutes les épreuves auxquelles on a pu le soumettre attestent la parfaite imperméabilité qu'il donne aux étoffes, sans les altérer en rien et en leur conservant, au froid comme au chaud, leur souplesse et leur solidité.

Fourniture de bâches et rideaux pour chemins de fer, roulage et tapissières, paletots en coton et en soie, cartes, ballons, stores, papiers, etc.

Adresse de l'ENDUIT FRANÇAIS : MM. *E. Foulquier et Ce*, rue Rochechouart, 54.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DU CRÉDIT MOBILIER. MM. les actionnaires sont prévenus que quinze mille actions du chemin de fer Grand-Central de France ont été attribuées aux actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier.

En conséquence, tout porteur de huit actions de ladite Société sera admis, sur la présentation de ses titres, à souscrire au pair UNE action du Grand-Central.

Un versement de 200 fr. par action devra être effectué au moment de la souscription, sur la remise d'un récépissé provisoire, lequel sera échangé contre les titres au porteur, libérés de pareille somme.

Les souscriptions seront reçues place Vendôme, 22, au siége de la Société, du 14 au 21 mai inclusivement, de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A DARMSTADT,

Par suite d'arrangements intervenus entre la Société générale de Crédit mobilier et la Banque du Commerce et de l'Industrie de Darmstadt, MM. les actionnaires de cette Banque sont prévenus qu'ils seront admis, sur la présentation de leurs titres, à souscrire au pair UNE action du chemin de fer Grand Central de France, pour HUIT actions de la Banque de Darmstadt.

Un versement de 200 fr. par action devra être fait au moment de la souscription.

Les souscriptions seront reçues place Vendôme, 22, au siége et dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, du 14 au 21 mai courant inclusivement, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

LE SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER** fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ouvre des crédits en compte courant ;

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

TERRASSEMENTS. A céder à des conditions très-avantageuses et grandes facilités de paiement, un grand matériel propre aux terrassements, d'après le système Journet, composé de 80 wagonnets, plans inclinés mobiles, chaînes, machines, etc.

Les rapports des ingénieurs du génie constatent une économie de 50 0/0 sur la main-d'œuvre pour l'emploi de ce matériel dans les travaux des chemins de fer.

S'adresser à M. J., 8, rue Martel.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

On demande des soumissionnaires pour 5,000 tonnes de rails belges, livrables soit à l'usine (l'une des plus considérables de la Belgique), soit franco à bord, à Anvers.

S'adresser à MM. Bagary et Ce, 79, rue Richelieu, à Paris.

A VENDRE, LES MOULINS D'AIGUILLON, sur le Lot, à côté du chemin de fer du Midi. — 22 paires de meules. — Force motrice, 550 chevaux. — Bail actuel, 23,000 fr. — S'adresser à MM. Sabourecin, à Aiguillon ; — Grangeneuve, notaire à Bordeaux ; — Fouschy et Henri Yver, notaires à Paris.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été fort animées depuis huit jours sur la rente et sur les chemins de fer. Le 3 0/0, qui était resté si longtemps de 80 à 81, s'est élevé tout à coup à 82 25, et c'est seulement à ce cours que le mouvement ascensionnel s'est arrêté. Les réalisations de bénéfices ont fait reculer lentement à 81 50, mais il est évident que la spéculation a conservé ses positions à la hausse et qu'elle compte sur des cours beaucoup plus hauts pour la fin du mois. Déjà même à la dernière bourse on remarquait que, malgré les dépêches télégraphiques de Constantinople, tout le monde voulait profiter à la fois de la baisse des cours pour rentrer dans la rente; en sorte que l'on a remonté avec vivacité à 81 85. On se rappelle qu'il y a six mois, lorsque le 3 0/0 se trouvait, comme en ce moment, à un mois de distance de son coupon, il était coté au-dessus de 84, et l'on en conclut quo la rente est encore à des cours bien arriérés.

Le 4 1/2 0/0 est sorti de sa longue stagnation; il est parvenu en une seule bourse à 104 50. Les affaires sont toujours bien peu actives sur ce fonds; mais il a suffi de quelques nouveaux bruits vagues de conversion pour déterminer de nouveaux achats On pense que dans le cas où le gouvernement songerait à transformer le 4 1/2 0/0 en 3 0/0, de manière qu'il n'existât plus qu'un seul fonds, l'opération ne pourrait être qu'avantageuse aux porteurs de 4 1/2 0/0.

Les actions du Nord ont souffert depuis longtemps des arbitrages qui ont été entrepris à son détriment. Mais depuis quelques jours elles ont repris faveur. On a même défait beaucoup d'arbitrages et vendu du Strasbourg pour racheter du Nord. Le coupon de Strasbourg (13 fr.) a été détaché, et les porteurs n'ont plus à toucher que 10 fr. d'intérêt au 1er juillet. Les porteurs du Nord toucheront le dividende de 25 50 au mois de juillet: aussi, beaucoup de porteurs de Strasbourg, après avoir touché leur coupon, ont voulu vendre leurs titres et racheter du Nord pour toucher un second dividende.

La hausse s'est arrêtée de nouveau sur les actions d'Orléans, qui, après avoir fait 1,132 50, sont retombées à 1,100.

Les actions du Midi, qui avaient été affectées pendant plusieurs jours à la nouvelle d'un appel de fonds de 150 fr. pour le mois de juin, ont éprouvé une hausse rapide de 640 à 690. Elles ont ensuite rétrogradé à 655; mais elles sont de nouveau recherchées à 670. On annonce déjà qu'un nombre considérable de titres sont levés en liquidation.

Les actions de la fusion de l'Ouest et de Normandie ont éprouvé une réaction assez forte, qui établit le cours des nouvelles actions fusionnées de 540 à 545. On a prétendu que quelques difficultés avaient été soulevées. Ces bruits n'ont aucun fondement, et tout fait espérer au contraire une solution très-immédiate.

Voici quelles ont les variations des principales valeurs depuis la bourse du 4 jusqu'à celle du 12 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 81 30 à 82 45, elle est restée à 81 65; elle a varié à terme de 81 70 à 82 25 et elle a fermé à 81 85.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 103 50 à 104 15, elle est restée à 104 au comptant; elle a varié à terme de 103 70 à 104 50 et elle a fermé à 104 30.

La Banque a monté de 2,680 à 2,730.

Le Crédit mobilier a monté de 943 75 à 957 50, il est retombé à 930; il a fermé à 940 au comptant et à 947 50 à terme.

Le Crédit foncier s'est tenu de 886 25 à 885; les obligations foncières, de 1,087 50 à 1,091 25.

Les actions du Nord ont monté de 922 50 à 940, elles ont fermé à 930.

Strasbourg a monté de 917 50 à 960, coupon détaché, et a fermé à 933 75.

Lyon a monté de 971 25 à 980, il a fermé à 962 50.

Orléans a monté de 1,121 25 à 1,132 50, il est tombé à 1,100, il a fermé à 1,107 50.

Rouen a monté de 1,180 à 1,190, il est resté à 1,145.

Le Havre a monté de 557 50 à 562 50, il a fermé à 545.

Bâle a fléchi de 390 à 370, il est resté à 375.

Lyon à la Méditerranée a monté de 855 à 860, il est resté à 845.

L'Ouest a fléchi de 810 à 800.

Cherbourg a fléchi de 647 50 à 640.

Le Midi a monté de 640 à 685, il a fléchi à 650 et est resté à 670.

Dijon a varié de 590 à 595.

Gray a monté de 565 à 575, il est resté à 567 50.

Montereau a monté de 430 à 460, coupon détaché (540), il est resté à 450.

Dieppe a varié de 367 50 à 372 50 et il est resté à 365.

Béziers a monté de 520 à 525, il a fermé à 520.

Sceaux a fléchi de 270 à 265.

La Teste, de 322 50 à 290.

Saint-Germain s'est tenu à 1,900.

Samedi. — Les cours étaient plus faibles que la veille sur la rente, par suite de quelques offres au comptant; mais les affaires étaient nombreuses sur les principales lignes de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 81 70, et à terme de 15 c. à 82 05. La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 05 c. à 104, et elle a fléchi à terme de 10 à 104 10. La Banque a monté de 10 à 2,695. Le Crédit mobilier a varié de 955 à 950; le Comptoir d'escompte, de 700 à 715. Le Nord a monté de 928 75 à 935; Strasbourg, de 915, ex-dividende, à 935. Lyon a fléchi de 975 à 972 50; Orléans, de 1,125 à 1,115; Rouen, de 1,190 à 1,170; le Havre, de 562 50 à 552 50. Bâle a monté de 380 à 383 75; le Midi, de 652 50 à 666 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 860. L'Ouest a fléchi de 805 à 802 50; Cherbourg, de 652 50 à 648 75; la Teste, de 322 50 à 317 50. Montereau s'est tenu de 440 à 437 50; Dieppe, à 372 50; Gray, à 572 50; Versailles, à 370; Béziers, à 525; Saint Germain, à 1,900.

Lundi. — La rente 3 0/0 a repris faveur au comptant; elle était faible à terme. Le 4 1/2 0/0 était au contraire recherché par la spéculation. Les chemins de fer se tenaient toujours avec fermeté: il y avait surtout des achats considérables sur les Strasbourg et les Midi. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 82, il a fléchi à terme de 15 c. à 81 90. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 104 10, et à terme de 40 c. à 104 50; la Banque, de 5 à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 947 50. Le Comptoir d'escompte a monté de 5 à 720; le Nord, de 1 25 à 930; Strasbourg, de 10 à 945; le Midi, de 7 50 à 675; Gray, de 2 50 à 575; Montereau, de 17 50 à 435; Orléans, de 3 75 à 1,118 75; Rouen, de 6 25 à 1,176 25; le Havre, de 7 50 à 560. Bâle a fléchi de 1 25 à 382 50; la Teste, de 2 50 à 315; Sceaux, de 2 50 à 265; Besançon, de 2 50 à 590. Avignon a monté de 2 50 à 805. Cherbourg s'est tenu à 648 75; Dieppe, à 372 50; Saint-Germain, à 1,900. Versailles a baissé de 5 à 365.

Mardi. — Il y avait de la lourdeur sur toutes les valeurs, et les cours étaient très faibles à la clôture tant sur la rente que sur les principales lignes de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié de 82 à 81 75 au comptant, et de 82 10 à 81 90 à terme. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu de 104 25 à 104 10 au comptant, et de 104 50 à 104 35 à terme. La Banque a monté de 25 à 2,725. Le Crédit mobilier s'est tenu à 947 50. Le Nord a varié de 935 à 930; Strasbourg, de 945 à 937 50; Lyon, de 970 à 967 50; Orléans, de 1,120 à 1,115; Rouen, de 1,175 à 1,170; le Havre, de 555 à 552 50; le Midi, de 677 50 à 672 50; Lyon à la Méditerranée, de 860 à 852 50; l'Ouest, de 805 à 800; Cherbourg, de 650 à 645; Bâle, de 382 50 à 385, Montereau, de 455 à 460 coupon détaché; Dieppe, de 375 à 372 50; la Teste, de 315 à 300; Sceaux, de 265 à 267 50. Versailles a fait 365; Saint-Germain, 1,910.

Mercredi. — Les cours étaient faibles dès le début, et toutes les valeurs étaient en baisse à la clôture. On a fait des réalisations nombreuses sur les principales lignes de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 81 60 à 81 70, et à terme, de 81 90 à 81 75; la rente 4 1/2 0/0, de 104 à 104 15 au comptant; elle a fait 104 40 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,730. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 940. Le Nord a varié de 910 à 935; Strasbourg, de 940 à 936 25; Lyon, de 967 50 à 966 25. Bâle a fait 380; Orléans, de 1,112 50 à 1,105; Rouen, 1,160; le Havre, 550; Lyon à la Méditerranée, 852 50; l'Ouest, de 800 à 797 50; Cherbourg, de 647 50 à 640; le Midi, de 670 à 672 50; Montereau, de 455 à 450; Dieppe, de 360 à 363 75; la Teste, de 300 à 295; Gray, 572 50; Sceaux, 261 25; Saint-Germain, 1,900. Versailles a fléchi de 15 à 350.

Jeudi. — Le début de la bourse était en baisse, mais toutes les valeurs se sont raffermies et étaient demandées à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 81 50 à 81 65 au comptant, et de 81 50 à 81 85 à terme; le 4 1/2 0/0, de 103 80 à 104 au comptant, et de 104 20 à 104 30 à terme. La Banque s'est tenue à 2,730. Le Crédit mobilier a varié de 930 à 940 au comptant, et de 927 50 à 950 à terme. Le Nord a varié de 932 50 à 930; Strasbourg, de 925 à 933 75; Orléans, de 1,100 à 1,107 50; Rouen, de 1,140 à 1,145; le Havre, de 540 à 545; Lyon, de 961 25 à 962 50. Montereau a fait 450; Dieppe, 365; la Teste, 290; Sceaux, 262 50; Gray, de 570 à 567 50; le Midi, de 660 à 670; Bâle, 375; Versailles, de 347 50 à 355; Cherbourg, 640.

Vendredi. — La bourse était très-bien tenue. Cependant les hauts cours du début ont amené quelques ventes, et la clôture était plus faible. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 81 à 80 75, et à terme de 82 à 81 90; la rente 4 1/2 0/0, de 103 90 à 104 au comptant, et à terme de 104 25 à 104 20. La Banque s'est tenue à 2,730. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 755. Le Nord a varié de 937 50 à 935; Strasbourg, de 937 50 à 938 75; Lyon, de 965 à 967 50; Orléans, de 1,115 à 1,118 75; Rouen, de 1,115 à 1,165; le Havre, de 555 à 552 50; Cherbourg, de 640 à 650; Bâle, de 377 50 à 378 75; Montereau, de 447 50 à 450; le Midi, de 690 à 691 25; Dieppe, de 365 à 362 50; Versailles, de 360 à 362 50; Saint-Germain a fait 18 90.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 7 au 13 mai 1853.

Montant versé expl.	total	Jouiss. sur	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes	7 comp.	7 terme	9 comp.	9 terme.	10 comp.	10 terme.	11 comp.	11 terme	12 comp.	12 terme.	13 comp.	13 terme.
710	913*	99	100,000	400	tout.	11 fr. 30 p. un an	janv. 1853	Nord	925 75	929 75	930 »	932 50	938 »	932 50	933 »	935 »	930 »	930 »	930 »	930 »
tout.	137	99	72,000	500	tout.	30 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	1070 »	1167 50	1176 25	1172 50	1170 »	1162 50	1160 »	1150 »	1150 »	1155 »	1165 »	1165
tout.	92	97	40,000	500	tout	33 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre	552 50	551 25	550 »	555 »	552 50	550 »	555 »	547 50	545 »	546 25	552 50	552 50
tout.	34	94	34,000	500	400	9 fr. 50 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	373 50	370 »	373 50	370 »	372 50	»	363 75	»	»	»	362 50	»
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	648 75	648 »	648 75	650 »	645 »	648 75	640 »	640 »	648 »	650 »	650 »	645 »
tout.	53	99	19,000	500	tout.	63 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	1900 »	»	1900 »	1900	1910 »	1980	1900 »	»	»	1890 »	1890 »	1890 »
tout	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	378 »	»	365 »	»	365 »	»	350 »	»	»	»	362 50	»
140	»	99	50,000	500	350	31 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	803 50	802 50	803 »	805 »	800 »	800 »	797 50	795 »	795 »	795 »	800 »	797 50
tout.	41	80	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	267 50	»	265 »	»	267 50	»	261 25	»	262 »	»	268 »	»
923	1362	99	300,000	500	tout.	58 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1113 »	1120 »	1118 75	1020 »	1115 »	1115 »	1003 »	1110 »	1107 50	1110 »	1111 75	1117 50
627	600	99	250,000	500	tout.	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	935 »	938 75	945 »	945 »	937 50	936 25	936 25	937 50	938 75	935 »	938 75	937 50
141	193	99	91,000	350	tout	11 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	383 75	387 50	382 50	380 »	380 »	377 50	380 »	377 50	373 »	373 »	378 75	377 50
»	173	99	32,000	500	250	4 p. 100 (1)	août 1853	Blesme à Gray	372 50	375 »	375 »	350 »	372 50	»	372 50	»	370 »	375 »	»	365 »
363	313	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	972 50	974 50	971 25	970 50	967 »	963 »	966 25	883 »	962 50	962 50	967 50	967 50
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40 (4).	»	Montereau à Troyes	437 50	445 »	435 »	435 »	460 »	437 50	430 »	430 »	430 »	430 »	430 »	430 »
»	»	89	3,300	500	»	5 p. 100 (1)	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	34,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	»	592 50	590 »	595 »	590 »	590 »	595 »	»	»	»	578 »	595 »
tout.	07	perp	2,300	5,000	tout.	418 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	400	»	»	1344 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Do (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	80,000	500	175	4 p. 100 (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	860 »	855 »	860 »	857 50	852 50	852 50	852 50	847 50	845 »	847 50	850 »	850 »
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	666 25	670 »	675 »	675 »	672 50	673 75	673 50	670 »	670 »	670 »	671 25	670
tout	53	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste	313 50	»	315 »	»	300 »	»	293 »	»	»	»	303 »	»
tout.	08	perp.	13,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout	40	80	12 500	1000	tout.	44 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
							Rentes	3 0/0	81 70	82 05	82 »	81 90	80 75	81 90	81 70	81 75	81 65	81 65	81 75	81 85
							Rentes	4 1/2 0/0	104 »	104 10	104 10	104 30	104 00	104 35	105 15	104 40	104 »	104 30	104 »	104 25
								Banque de France	2695 »	»	2700 »	»	2725 »	»	2730 »	»	2730 »	»	2730 »	2725 »
								Crédit mobilier	910 »	955 50	917 50	952 50	947 50	945 »	950 »	940 »	940 »	947 50	936 25	955 »
								Comptoir national	715 »	719 »	720 »	725 50	715 »	715 »	717 50	715 »	715 »	712 50	715 »	717 50
								Banque foncière	885 »	885 »	885 »	887 50	889 »	885 »	885 »	885 »	895 »	885 »	882 50	885 »
								Do Obligations (Cert.)	1032 25	1032 50	1028 75	1031 25	1028 50	1030 »	»	1030 »	1030 »	1020 »	1030 »	1030 »

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 7 au 13 mai 1853.

Date de l'emprunt	Nombre des titres	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembourt	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	7	9	10	11	12	13
1851.	150,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	373 50	373 50	372 50	373 »	374 25	373 75
Do	58,000	50 —	1,050	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1143 »	1145 »	1145 »	1147 50	1143 »	1147 50
1852.	68,000	99 —	335	250	525	13 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	»	531 25	»	530 »	510 »	531 25
1852.	150,133	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 3 0/0	343 75	330 »	348 75	»	343 75	330
Do	5,300	99 —	975	tout.	1,250	35	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	50,300	90 —	500	250	650	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	575 »	» »	582 50	582 50	584 50	»
1846.	11,484	41 —	1,125	tout.	1,250	35	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1130 »	»	»	»	»	1135
Do	6,204	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	1110 »	»	»	»	»	1112 50
1852.	4 403	30 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1120 »	1120 »	»	»	» »	1122 50
1841.	7,210	70 —	1,103	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1830.	3,934	75 —	1 075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (4e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	3 888	67 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	1147 50	»	1147 50	»	»	»
1848.	3,333	53 —	750	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	1110	1130 »	»	»	»	1140
1852.	150,000	99 —	340	110	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelle 1852	365 »	365 »	365 »	367 50	367 50	367 50
1845.	5 887	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	910 »	935 »	935 »	»	»
1847.	4 968	68 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	1120 »	»	1120 »	»
1849.	15,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	»	»	1090	1090	1095 »	1095 »
1849	5,000	57 —	800	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	1235 »	»	»	1235 »	»
1843.	2,775	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	300	250	625	13 50	Do	»	Do Nouvelles	540	540	540 »	540 »	540 »	540
1831.	4,000	» —	300	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 6 au 12 mai. Les calculs au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes	6	7	9	10	11	12
Nord	918 25 à 927 50	918 75 à 930 »	918 75 à 931 25	918 75 à 931 25	920 50 à 931 25	918 75 à 932 50
Paris à Strasbourg	911 25 à 932 50	910 » à 615 »	913 75 à 933 »	936 25 à 944 50	918 75 à 932 50	915 » à 930 »
Cie d'Orléans	1112 50 à 1137 50	1112 50 à 1037 50	1112 50 à 1137 55	1112 50 à 1137 50	1101 » à 1125 »	1075 » à 1100 »
Paris à Rouen	1163 50 à 1187 50	1162 50 à 1187 50	1167 50 à 1187 50	1162 50 à 1187 50	1150 » à 1175 »	1137 50 à 1162 50
Rouen au Havre	540 » à 562 50	535 » à 560 »	513 75 à 550 25	513 75 à 536 25	537 25 à 550 »	537 55 à 570 »
Lyon	972 50 à 977 50	970 » à 975 »	970 » à 974 20	965 » à 970 »	950 » à 962 50	950 » à 932 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours
[illegible], Dethomas et Cie.	500	550 »	Seyssel (français) Asph.	1000	100	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1160	Do (anglais) Asph.	400	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde mar.	5000	6 1/2 0/0 b.
— Palon	25	31 30	Bastennes Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Vigie mar.	5000	10 0/0 b.
— Cagnois	50	42 50	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1375	— de Besançon	430	525 »	Nationale Inc.	5000	32,000
Sambre à l'Oise canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	2000	4500 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale Inc.	5000	300 0/0 b.
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) Forg.	500	500	— de Versailles	500	525	Union Inc.	5000	67 0/0 b.
Feurs (cuivre).	100	115 30	Alais Forg.	2000	1006	— Cherbourg	500	100	France Inc.	5000	43 0/0 b.
Vieille-Montagne (zinc).	200	1342 50	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix Inc.	1000	5400 »
Prusse Rhénane (zinc).	375	1010	Providence Forg.	1000	1105	— Caillard	1000	990	Providence Inc.	2500	30 0/0 b.
Meuse (zinc).	350	313	Hennauge. N. liber. Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	80	150 »	Urbaine Inc.	5000	71 0/0 b.
Stolberg (zinc).	750	1136	Blanc de z oc. act. N. liber.	500	550	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2500	Confiance Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) cuivre.	100	93 75	Valentin-Cocq Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Event. d'Avignon	31 30	»
Blanzy charb.	1000	1950	Soc. Cail et Cie Usine.	1000	1500	Favorites Omnibus.	500	1500	— de Cette	19	»
Chalonnes charb.	1000	1108	Christofle Usine.	500	800	Hirondelles Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	55	»
Chazotte charb.	1/3320	430	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	755 »	Orléanaises Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies Belg.	1000	1875
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	21 »	Françaises Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	510
Pont-de-Loup (sud) charb.	1000	230	Gaz anglais (Paris)	2500	6800 »	Compagnie gén. Pet. V.	500	590 »	— de Montluçon	500	503
Mines de la Loire charb.	1/83000	735 »	— français (Dito)	500	1055	[illegible] Pet. voit.	500	610 »	Docks	250	295
Centre-du-Flénu charb.	1000	173	— parisien (Dito)	1000	1275 »	Lutéciennes Pet. voit.	500	185 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu charb.	500	»	— de Belleville-Ivry	500	1500 »	[illegible] Pet. voit.	500	[illegible]	Maberly (Amiens)	500	917 50
Épinac charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	630 »	Générale Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cabin (Frevent)	500	830
Haute-Loire charb.	500	»	— de l'Ouest (Passy)	500	715	Lloyd français mar.	5000	130/32,00	Gamaches	500	490
Montchanin charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1900	Union des ports mar.	5000	16 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	122
Vicoigne charb.	1 500	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine Assur. mar.	5000	17 0/0 b.	Rocher	500	193

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 63 12e ANNÉE. — N° 21. SAMEDI 21 MAI 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

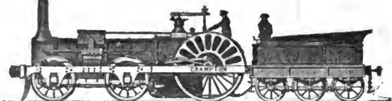
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris...........	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Étranger........	16 » —	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lovsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l

SOMMAIRE.

Cours comparés des chemins de fer en 1852 et 1853.

Il est curieux de comparer à quelques mois de distance les cours des principales lignes de chemins de fer. Il résulte de cette comparaison que les prix n'ont pas encore atteint le chiffre auquel ils étaient parvenus il y a quelques mois. En outre, si on se préoccupe des revenus, on voit que le cours des actions n'est nullement en rapport avec les produits.

En effet, depuis le commencement de l'année, les recettes ont suivi une progression qui autorise les plus brillantes et les plus légitimes espérances. Les revenus pour l'année 1853 dépasseront les prévisions les plus exagérées, et cependant, nous le répétons, le prix des actions n'a pas atteint le taux auquel elles étaient parvenues dans les premiers jours du mois de novembre de l'année dernière.

Nous mettons en regard les cours comparés en novembre 1852 et mai 1853, des principales lignes de chemins de fer, de celles sur lesquelles les affaires sont les plus animées, et qui représentent le capital le plus considérable.

	Prix des actions en novembre 1852.	Prix des actions le 19 mai 1852.
Orléans....	1,200	1,105
Nord......	965	925
Strasbourg.	950	950
Lyon......	1,040	965

Il ressort de cette comparaison que le mouvement n'a pas été en rapport avec l'amélioration générale des affaires, puisque les actions sont restées au-dessous des prix du mois de novembre. L'accroissement des recettes et la création de la Société du Crédit mobilier, qui est un élément nouveau et puissant d'amélioration pour toutes les valeurs mobilières et notamment pour les actions de chemins de fer, auraient dû au contraire faire atteindre aux actions des prix plus élevés que ceux du mois de novembre.

F. Solar

Fusion des chemins de fer de Rhône et Loire.

Le Corps législatif a été saisi cette semaine d'un projet de loi relatif à la fusion et à la rectification des chemins de fer qui unissent le Rhône à la Loire.

Ces chemins, les premiers qui aient été établis en France, sont au nombre de trois.

Le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, le plus important de tous, concédé à *perpétuité* le 7 juin 1826, à MM. Séguin frères, Edouard Biot et Ce, à la suite d'une adjudication portant sur le tarif du transport des marchandises, et en réduisant le prix à 0 fr. 098 par tonne et par kilom., sans distinguer la houille des autres matières et sans mentionner les voyageurs.

Le chemin de fer de Saint-Etienne à Andrezieux, concédé directement à *perpétuité* le 26 février 1823 à MM. de Lur-Saluces, Boigues, Millere, Hochet, Bricogne et Beaunier, avec autorisation de percevoir un tarif unique de 0 fr. 0186 par kilomètre et par hectolitre de houille *ou* de coke, soit environ 23 c. et quart par tonne de houille, et 40 c. par tonne de coke. Il n'est pas parlé des voyageurs.

Le chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, concédé à *perpétuité* le 27 août 1828, à MM. Mellet et Henri, à la suite d'une adjudication portant sur le tarif des marchandises et le réduisant à 10 c. par tonne et par kilomètre à la descente et à 13 c. à la remonte, sans distinction de nature des objets à transporter et sans faire mention des voyageurs.

Ces trois chemins, entrepris uniquement à leur origine pour le transport des houilles de Saint-Etienne et de Rive-de-Gier, ont été construits dans des conditions d'art qui pouvaient être suffisantes pour ce genre de service, mais qui s'opposent à l'établissement d'une circulation de voyageurs importante, rapide, économique et sûre.

Malgré les sommes importantes déjà consacrées à l'amélioration de ces chemins, notamment de celui de Saint-Etienne à Lyon, le plus prospère des trois, une rectification générale et d'ensemble était devenue indispensable pour ce groupe, depuis que la concession des prolongements du chemin d'Orléans, depuis Nevers et Moulins jusqu'à Roanne, et celle du chemin de fer Grand-Central, ont fait rentrer les trois sections qui unissent le Rhône à la Loire dans le réseau général.

Le projet de loi présenté au Corps législatif répond à ce besoin. Il satisfait en même temps à d'autres exigences, en soumettant les trois chemins réunis en un seul à un tarif complet, analogue à celui autorisé pour tous les che-

mins de fer, et offrant d'importantes économies pour le transport des houilles dans la direction de la Loire et de Paris. Enfin, le projet de loi fait disparaître la perpétuité inscrite à l'origine dans les ordonnances de concession des chemins de Rhône et Loire, et la remplace par une durée de jouissance de 99 ans qui commencera à partir de la date fixée pour l'achèvement des travaux mis à la charge de la Société nouvelle.

Cette Société est représentée par :

MM. le duc de Mouchy,
Charles Séguin,
Benoit Fould,
Des Arts,
G. Delahante,

La Société a acquis des anciennes Compagnies concessionnaires les trois chemins de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à Montrambert, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, moyennant une annuité qui sera :

Pour	1853 de	3,197,000	(1)
	1854 de	3,306,000	(1)
	1855 de	3,413,000	(1)
	1856 de	3,521,000	(1)
	1857 et suivantes...	3,628,000	(1)

Le paiement de ces annuités est garanti par l'Etat pendant cinquante ans; mais cette garantie est purement nominale, en ce sens que le produit actuel des trois chemins, malgré leur isolement et les imperfections de leur matériel et de leur service, atteint déjà les revenus à servir aux vendeurs.

Outre les travaux de rectification qu'elle se charge d'exécuter dans un délai de quatre ans, la Société nouvelle s'engage à rembourser à l'Etat le prêt de 4 millions consenti à l'ancienne Compagnie de Roanne, en vertu de la loi du 15 juillet 1840. Ce remboursement aura lieu en trente annuités égales de 204,077 fr. chacune, comprenant le principal et l'intérêt à 3 0/0. L'échéance de la première annuité est fixée au 27 mars 1859, c'est-à-dire un an après l'ouverture du chemin de fer de Moulins à Roanne, qui complétera la ligne de Paris à Lyon et à Marseille, par le Bourbonnais.

Pour les travaux à sa charge, qui comprennent notamment :

La pose d'une double voie entre Saint-Étienne et Lyon, avec relèvement du niveau entre Givors à Lyon;

La rectification du tracé entre Andrezieux et Roanne ;

L'emploi de rails de 35 kil. sur traverses ou de 30 kil. sur longrines;

Le renouvellement du matériel.

La Compagnie est autorisée à émettre des actions jusqu'à concurrence de 30 millions, et des obligations pour le surplus. Les actions ne pourront être négociées avant le versement des deux premiers cinquièmes de leur montant.

Les satisfactions données à l'intérêt public par la convention dont l'analyse précède sont trop manifestes et trop importantes pour que nous ne nous en félicitions pas hautement.

De nouveaux et considérables débouchés vont être ouverts à nos houilles du Centre; les industries qui les emploient déjà les recevront plus régulièrement et avec une notable réduction de frais; le chemin d'Orléans et le Grand-Central se réuniront par un point de plus, et de nouvelles communications rapides, sûres, économiques, seront ouvertes à la fois entre nos ports de l'Océan et l'Est de la France, et entre la Méditerranée et l'Ouest, de Bordeaux à Strasbourg en même temps que de Marseille à Nantes. Tous les tronçons encore isolés du réseau des chemins de fer se soudront entre eux et, se prêtant un mutuel concours, ils multiplieront les facilités offertes au commerce, les services rendus au public, et verront par là même augmenter leur circulation, leur crédit et les revenus de leurs actionnaires.

Dès que la loi soumise au corps législatif sera votée, nous la publierons et ferons connaître les bases de la liquidation des trois Compagnies dont les lignes sont rachetées, et l'organisation de la Compagnie nouvelle.

AD. BLAISE (des Vosges).

Société du Crédit mobilier.

Nous avons déjà dit que la Société du Crédit mobilier, pour se conformer à l'art. 8 de ses statuts, se trouvait dans la nécessité de libérer ses actions; nous ajouterons aujourd'hui que les bruits relatifs à un dividende considérable qui serait distribué pour le premier semestre, ne paraissent avoir aucun fondement. Nous n'entendons pas dire que les bénéfices réalisés ne permettraient pas cette distribution, mais seulement que, ces bénéfices seraient-ils acquis, les statuts s'opposeraient formellement à ce qu'ils fussent distribués avant l'expiration de l'année. Voici du reste en quels termes est conçu l'art. 57 :

« Les produits nets, déduction faite de toutes les charges, constituent les bénéfices. Sur ces bénéfices on prélève annuellement :

» 1° 5 0/0 du capital des actions émises;

» 2° 5 0/0 des bénéfices pour le fonds de réserve.

» Ce qui reste est réparti dans la proportion d'un dixième pour les administrateurs, et de neuf dixièmes pour les actions à titre de dividende.

» Le paiement des dividendes se fait annuellement, aux époques fixées par le Conseil d'administration.

» Toutefois, pour le premier semestre de chaque année, le Conseil d'administration sera autorisé à distribuer les bénéfices réalisés jusqu'à concurrence de 5 0/0 par an du capital des actions, après les déductions proportionnelles déterminées dans le paragraphe 1er du présent article. »

D'après les termes mêmes de cet article, il devra par conséquent être payé :

1° Pour intérêts à raison de 5 0/0 l'an sur 250 fr. versés,	6 25
2° Pour dividende, également à raison de 5 0/0 l'an,	6 25
Ensemble,	12 50

Quelques personnes prétendent que la Société, interprétant très-largement le dernier paragraphe de l'article précité, attribuera, *à titre de dividende*, 12 50, au lieu de 6 25, attendu qu'il est exprimé qu'elle pourra, à l'expiration du premier semestre, distribuer sur les bénéfices *réalisés 5 0/0 du capital des actions*, sans autre indication.

Dans ce cas, qui est encore douteux, le dividende et les intérêts pour le premier semestre s'élèveraient à 18 75.

Ce résultat ne ressemble nullement à celui que des esprits plus ardents qu'éclairés ont pu espérer.

J. MIRÈS.

Fusion des chemins de la Normandie et de la Bretagne.

Ainsi que nous l'avons annoncé, la Commission supérieure des chemins de fer a donné son adhésion à la fusion en une seule Compagnie des chemins de Rouen, du Havre, de l'Ouest et de Cherbourg; des négociations ont dû être entamées par le comité de fusion pour obtenir l'approbation définitive du gouvernement. On comprendra que la plus grande réserve nous est commandée pendant ces négociations.

F. SOLAR.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

La Compagnie du chemin de Lyon à la Méditerranée vient d'opérer la libération par anticipation d'un versement de 50 fr., conformément à la délibération de l'assemblée générale, et au moyen du paiement fait par l'Etat d'une somme de 5 millions sur le cautionnement de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon. — Mais comme, en admettant ce versement à jouir immédiatement des intérêts et dividendes, la Compagnie se trouve

---

(1) Voici la répartition de ces annuités entre les trois chemins :

	ST-ÉTIENNE A LYON.	LOIRE.	ANDREZIEUX, ROANNE.
1853.......	2,673,285	189,622	334,542
1854.......	2,773,285	198,310	334,542
1855.......	2,873,285	205,550	334,542
1856.......	2,973,285	212,790	334,542
1857 et suiv.	3,073,285	220,089	334,542

dans l'obligation de payer des intérêts sur cette somme de 50 fr. avant l'époque où elle deviendra productive, elle a dû, par compensation, réduire cette bonification ou versement de 4 fr., représentant l'intérêt de ces 50 fr. pendant la période où ils n'auraient pas été appelés.

On comprend que si la Compagnie n'avait pas fait cette retenue, elle se serait trouvée grevée d'une dépense qu'elle n'a pu prévoir lorsqu'elle a arrêté l'estimation des dépenses d'établissement du chemin. C'est pour échapper à toute espèce d'imprévu, et pour donner en même temps aux titres de la Compagnie toute la régularité et l'uniformité désirables, que sur la somme de 50 fr. elle fait une retenue de 4 fr. par action; par compensation, nous le répétons, aux intérêts qu'elle paiera en plus de ceux qui avaient été prévus; c'est par suite de ces considérations que le parquet des agents de change a détaché le 19 courant une somme de 46 fr. au lieu de 50 fr., en même temps qu'une somme de 8 fr., montant du dividende qui a été détaché le même jour.

C'est donc par erreur que la cote du *Moniteur* mentionne les actions de la Méditerranée comme ayant subi une baisse de 42 fr. dans la bourse du 19 courant, lorsqu'au contraire le cours constatait une hausse de 14 fr.

G. Lenoir.

Chemin de fer d'Orléans.

Ouverture de la section de Moulins.

L'inauguration de l'embranchement du chemin de fer de Nevers à Moulins a eu lieu le dimanche 15 mai.

C'était fête sur toute la ligne parcourue par les wagons précurseurs. Les cultivateurs, les ouvriers accourus en foule, saluaient leur passage de vivats chaleureux.

Le convoi, formé de wagons d'une élégance et d'une solidité remarquables, a parcouru facilement et sans aucun accident la nouvelle voie jusqu'à la station du Guétin. Ici, le spectateur étonné est obligé de partager son attention. Au milieu de ces riches vallées formées par la Loire et l'Allier, s'élèvent, hardies et merveilleuses, plusieurs œuvres d'art dignes des Romains.

L'aqueduc, le pont, le viaduc, rivalisent d'élégance et de hardiesse. C'est là que, quittant la ligne de communication avec Paris, le train s'élance sur la nouvelle voie ouverte à la locomotive. Les vallées, les bois, les prairies se succèdent avec une rapidité prestigieuse. On traverse Mars, Saint-Pierre-le-Moûtier; à l'issue de cette dernière station, le train précipite encore sa marche et disparaît sous un tunnel remarquable, dû aux travaux de MM. Boucaumont et Schlemmer; sa longueur est de 650 mètres.

Enfin, après un parcours facile, dont le paysage, du reste, n'offre rien de saillant à l'œil du voyageur, on arrive à Moulins, au milieu d'une foule compacte et joyeuse.

Aucune invitation n'avait été envoyée pour cette ouverture, les fêtes d'inauguration étant remises à l'époque de l'achèvement de la ligne jusqu'à Clermont.

F. Petit.

Chemin de fer sarde (Victor-Emmanuel).

Le *Journal des Débats* du 17 mai contenait la note suivante :

« Une dépêche télégraphique, arrivée aujourd'hui de Turin, annonce que la Chambre sarde vient d'adopter à la presque unanimité le traité passé entre le ministère et la Compagnie du chemin de Victor-Emmanuel.

» Nous ne sommes pas de ceux qui pourraient voir dans la loi votée par nos voisins une mesure regrettable pour les intérêts de la France. On sait que cette ligne rattache la Savoie, le Piémont, le duché de Gênes, et même la Lombardie par le tracé le plus direct à Lyon, à Saint-Étienne, au Grand-Central. Si elle est la voie naturelle et séculaire de nos communications et de celles de l'Angleterre avec la Haute-Italie, elle offre plus particulièrement encore un débouché précieux aux produits manufacturés et minéraux du Rhône et de la Loire; et si nous acceptons la main que le gouvernement piémontais vient de nous tendre jusqu'à son extrême frontière, le chemin de fer de Lyon à Saint-Genis et aux Alpes deviendra le cœur de ce système de circulation et surtout d'exportation de l'ouest à l'est, dont le mouvement, déjà si considérable malgré les difficultés des transports, ne tardera pas à s'étendre de Bordeaux à Venise. »

Nous reviendrons sur cette concession lorsque les détails nous seront officiellement connus.

Ad. Blaise (des Vosges).

Juridiction commerciale.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BOULOGNE-SUR-MER.

Audience du 12 avril 1853.

La Compagnie du chemin de fer du Nord contre MM. Lenglet et Outran.

Cahier des charges.—Tarifs.—Fausse déclaration de l'espèce de la marchandise à transporter.

MM. Lenglet et Outran, commissionnaires de roulage à Boulogne-sur-Mer, avaient remis à la Compagnie du chemin de fer du Nord, à la gare de Boulogne, pour en effectuer le transport sur Paris, des balles déclarées contenir du fil de lin écru, tandis qu'elles renfermaient en réalité du coutil de fil; ce qui, aux termes des tarifs de la Compagnie, constituait une différence de classe, et par conséquent une différence dans le prix du transport. Un procès-verbal fut rédigé par M. le commissaire de surveillance administrative de Boulogne, à l'effet de constater cette fausse déclaration, et MM. Lenglet et Outran furent assignés devant le tribunal de commerce de Boulogne, en paiement de la différence résultant du tarif et en dommages-intérêts.

Le tribunal de commerce, à la date du 12 avril 1853, a rendu le jugement suivant :

« Attendu que la Compagnie du Nord réclame »à Lenglet et Outran une somme de 8 fr. 55 c., »plus les intérêts tels que de droit, formant la »différence entre les prix du transport payés »par ces derniers, par suite d'une fausse dé»claration sur le poids et sur la qualité de la »marchandise, et celui qu'ils auraient dû payer »si la déclaration eût été exacte;

» Attendu que la Compagnie du Nord réclame, »en outre, une somme de 25 fr., à titre de »dommages-intérêts, pour le préjudice causé »par une déclaration faite, suivant elle, en vue »de tromper la Compagnie, qui a tout lieu de »croire qu'elle a été victime plusieurs fois de »ces sortes de fraude;

» Attendu qu'il résulte du procès-verbal du »commissaire de police que le poids des balles »déclaré est conforme à la déclaration faite par »Lenglet et Outran, et qu'en conséquence il n'y »a aucune faute à leur imputer de ce chef;

» En ce qui concerne la désignation des ob»jets :

» Attendu qu'il résulte du même procès-ver»bal que les balles contenaient des coutils de »fil au lieu de fil de lin écru, déclaré par Len»glet et Outran; que cette différence de dé»claration ferait obtenir une réduction dans le »prix de 6 fr. 30 c.;

» Attendu qu'en présence de la quittance des »douanes, portant tissu de lin, toile croisée, et »de la déclaration de Cary frères, qui ont re»mis ces balles à Lenglet et Outran, pour en »effectuer le transport sur Paris, laquelle por»tait aussi tissu de lin, il est impossible d'ad»mettre que ce soit une erreur de la part de »MM. Lenglet et Outran; que tout prouve au »contraire que cette déclaration de leur part »avait été faite en vue de tromper la Compa»gnie du Nord, et d'obtenir une diminution »dans le prix du transport;

» Par ces motifs,

» Le tribunal déclare insuffisantes les offres »de Lenglet et Outran; les condamne à payer »la somme de 6 fr. 30 c., avec intérêts, selon »droit; dit qu'il y a lieu à dommages-intérêts; »en fixe la somme à 15 fr.; les condamne, de »plus, aux dépens. »

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Davillier.

Audience du 3 mai 1853.

Chemin de fer. — Retard d'un convoi. — Passage du train correspondant. — Demande de dommages-intérêts.

Le 28 février 1853, le train de Troyes à Montereau qui devait arriver à Montereau à 2 heures 35 minutes, pour permettre aux voya-

geurs de prendre par correspondance le train de Lyon à Paris, a éprouvé un retard et a touché Montereau 6 minutes après le passage du train de Lyon marchant sur Paris.

Six voyageurs ont assigné la Compagnie de Montereau à Troyes devant le tribunal de commerce de la Seine, et ont demandé des dommages-intérêts pour cause de retard.

La Compagnie a répondu que le retard provenait d'une force majeure.

Le tribunal a statué en ces termes :

« Attendu que si les demandeurs ont éprouvé » un retard sur le chemin de fer de Montereau, » par suite duquel ils sont arrivés à peine à 10 » heures du soir au lieu de 5 heures, confor- » mément aux dispositions du service, il ré- » sulte des renseignements recueillis que la » Compagnie peut expliquer ce retard par l'é- » tat de la température, et que, d'autre part, » le préjudice allégué par les demandeurs » n'est pas suffisamment justifié;

» Par ces motifs,

» Déclare les demandeurs non recevables et » les condamne aux dépens. »

Législation administrative des chemins de fer.

Le *Journal des Communes* a publié, dans son numéro d'avril dernier, un excellent travail dû à M. A. Bost, ancien préfet, sur les attributions des Maires en matière de chemins de fer. Nous donnons aujourd'hui la première partie de ce manuel, dont nos lecteurs apprécieront sans peine toute l'utilité ; nous continuerons dans les numéros suivants, et comptons pouvoir publier plus tard un travail analogue sur les attributions des juges de paix.

Ad. Blaise (des Vosges).

ATTRIBUTIONS DES MAIRES EN MATIÈRE DE CHEMINS DE FER.

L'établissement et l'exploitation des *chemins de fer* touchent par des points si nombreux aux grands intérêts dont l'autorité municipale doit être la gardienne vigilante, qu'il y aura certainement une grande utilité pour nos lecteurs à trouver ici rassemblées et coordonnées en un seul corps de doctrine, toutes les dispositions législatives et réglementaires qui, soit directement, soit par déduction, se rattachent à cette importante matière.

Dans toute création de chemins de fer, il y a trois époques parfaitement distinctes qui constituent, en quelque sorte, les trois grandes phases de son existence : 1° celle qui comprend les études de la ligne à établir, et les formalités préalables à son ouverture; 2° celle où l'on exécute les travaux d'art et d'installation ; 3° celle où le chemin de fer est livré au public. En d'autres termes, la *phase préparatoire*, la *phase d'exécution*, et la *phase d'exploitation*. A chacune de ces trois grandes divisions correspondent, pour l'administration en général, et pour l'autorité municipale en particulier, trois natures spéciales d'attributions et de devoirs, dont nous allons présenter l'ensemble.

Chapitre Ier.

Phase préparatoire.

1. *Études.*—Dès que le projet de la construction d'un chemin de fer a été conçu par l'administration publique, ou par une compagnie de capitalistes, il y a nécessité d'en étudier le parcours et l'appréciation sommaire des dépenses. Lorsque c'est l'administration elle-même qui procède à ces études, ses agents, après avoir justifié de l'arrêté préfectoral qui les y autorise, ont le droit de pénétrer dans l'enceinte des propriétés privées, ce qui implique nécessairement le droit d'en faire ouvrir ou d'en détruire les clôtures, sauf à constater, contradictoirement, avec les propriétaires, les dommages que ceux-ci auraient soufferts, et dont ils peuvent exiger la réparation.

Ce droit, pour les agents de l'administration, de pénétrer ainsi dans les propriétés particulières, n'est, il est vrai, consacré par aucune disposition expresse ; mais il résulte implicitement des lois des 28 pluviôse an VIII et 3 mai 1841. « Il faut distinguer (portent les considérants d'un arrêt de la Cour de cassation du 4 mars 1825) entre la déclaration d'utilité publique qui ne peut émaner que du gouvernement, et *la confection des travaux préparatoires autorisés par l'administration et destinés à l'éclairer sur la nécessité de cette déclaration.* Si la déclaration d'utilité publique doit toujours intervenir dans la forme d'une loi ou d'une ordonnance, suivant l'importance des travaux, il ne s'ensuit pas que les simples travaux d'études doivent être autorisés avec la même solennité. Le contraire même est établi par la différence qui existe entre les résultats de ces travaux et ceux de la déclaration d'utilité publique. En effet, la déclaration d'utilité publique entraîne nécessairement l'expropriation des terrains auxquels elle s'applique, tandis que les travaux dont il s'agit ne portent aucune atteinte aux droits de propriété. Un arrêt de la même Cour, du 6 juillet 1844, confirme cette jurisprudence. Il suit aussi d'un arrêt du Conseil d'État, en date du 19 octobre 1825, que les propriétaires ne peuvent considérer les travaux préparatoires dont il s'agit comme un trouble à leur possession, et à ce titre les faire interdire par l'autorité judiciaire. Aussi *l'emploi de voies de fait* pour empêcher l'exécution de ces travaux constituerait le délit prévu par l'art. 438 du Code pénal. Cet article, dans la défense qu'il exprime de mettre obstacle *à la confection des travaux autorisés par le gouvernement*, ne fait aucune distinction entre les travaux *définitifs* et les travaux *préparatoires;* il faut en conclure que la protection légale couvre les seconds aussi bien que les premiers, dès qu'ils ont été régulièrement autorisés, et que les maires doivent prêter main-forte, lorsqu'ils en sont requis, aux agents de l'administration qui rencontreraient des obstacles dans l'exécution de leur mandat.

2. Il en serait autrement si les travaux d'étude relatifs au tracé du chemin de fer n'avaient été ordonnés que par une compagnie qui voudrait se rendre concessionnaire, mais qui n'aurait pas encore été agréée par le gouvernement. Les agents de cette compagnie n'auraient évidemment aucun des caractères que nous venons de reconnaître à ceux qui sont employés par l'administration publique.

3. Il résulte de ce qui précède que si les *maires* des communes où se font des travaux d'étude, de nivellement, de sondage, etc., relatifs à la direction d'un chemin de fer, doivent tout l'appui de leur autorité aux agents que l'*administration* a chargés de les faire, ils ne peuvent *officiellement* intervenir en faveur d'individus qui n'agiraient qu'au nom de Compagnies non autorisées.

4. *Déclaration d'utilité publique. — Désignation des terrains à exproprier. — Enquêtes.* — Comme la construction d'un chemin de fer d'une certaine étendue doit inévitablement entraîner de grandes acquisitions de terrains, il est indispensable que les travaux de cette construction soient déclarés être d'*utilité publique*, afin de donner une base légale aux expropriations qui pourront devenir nécessaires. D'après l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, il fallait une loi, rendue après enquête administrative, pour autoriser l'établissement d'un chemin de fer, ayant plus de 20,000 mètres de longueur. Une simple ordonnance, également précédée d'une enquête, suffisait pour les lignes de fer d'une moindre étendue. Aujourd'hui, aux termes du sénatus-consulte du 21 décembre 1852, un décret impérial suffit pour déclarer l'utilité publique d'un chemin de fer, quelle que soit l'étendue de son parcours, pourvu, toutefois, qu'il ne réclame aucun subside du Trésor, car alors, les finances de l'État se trouvant engagées, il faudrait nécessairement faire intervenir le Corps législatif.

On vient de voir que la déclaration d'utilité publique doit être précédée d'une *enquête*. Cette opération n'a rien de commun avec les *études* dont il a été question au numéro précédent. Elle a pour but de faire reconnaître sur quelles propriétés particulières le chemin de fer doit passer, et si on ne morcelle pas sans nécessité tel héritage qu'on pourrait ménager.

5. Voici les mesures préliminaires auxquelles MM. les *maires* sont appelés à concourir : — Aux termes de l'art. 5 de la loi du 3 mai 1841, ils doivent veiller à ce que les plans des propriétés particulières dont la cession a paru nécessaire, restent déposés pendant huit jours *à la mairie de la commune où ces propriétés sont situées*, afin que chacun puisse en prendre connaissance. S'il n'existe pas de mairie dans la commune, le dépôt peut être valablement fait au domicile du secrétaire-greffier, après avoir été annoncé à son de caisse (Cass., 22 août 1838). Ce plan indique le nom de chaque propriétaire, tels qu'ils sont inscrits sur la matrice des rôles.

Pour que le dépôt du plan dont il s'agit puisse être fait à la mairie, conformément aux prescriptions de la loi, celui qui poursuit l'expropriation doit en faire la remise au maire qui en délivre *récépissé*, si on l'exige. Pour que ce dépôt puisse avoir un résultat utile, l'art. 6 exige que le *délai de huitaine*, fixé par l'art. 5, ne coure qu'à dater de *l'avertissement* qui est donné collectivement aux parties intéressées, de prendre communication du plan déposé à la mairie. Voici la formule de cet avertissement :

« Aujourd'hui,..... nous, maire de la commune de....., arrondissement de....., donnons connaissance aux habitants de cette commune que, à partir de ce jour, le plan des propriétés comprises dans le projet de chemin de fer de... à... est déposé à la mairie. — Ce plan restera déposé pendant huit jours, à partir du présent, à la mairie, afin que chacun puisse en prendre connaissance, et faire telles observations qu'il jugera convenables, et qui seront par nous recueillies.

» Fait à..... le.....

» Le Maire. »

6. L'art. 6 de la loi du 3 mai 1841 veut que cet avertissement soit publié à son de trompe ou de caisse dans la commune, et *affiché* tant à la porte *de l'église du lieu* qu'à celle *de la maison commune*. Mais ici se présente une difficulté.

Une circulaire de M. le ministre de l'instruction publique et des cultes, en date du 25 juin

1850, et insérée au *Journal des Communes*, t. XXIII, p. 272, invite MM. les préfets à ne pas permettre qu'à l'avenir des affiches soient placardées sur les murs et *les portes des églises*. Entre la loi qui ordonne d'afficher à la porte de l'église et le ministre qui l'interdit, quel parti choisira le maire? La question est embarrassante, surtout en présence de l'arrêt de la Cour de cassation, du 30 avril 1845, que nous avons cité (*loc. cit.*, p. 274), et qui est ainsi conçu:

« Attendu que l'avertissement doit être publié à son de trompe ou de caisse dans la commune, *affiché tant à la principale porte de l'église du lieu* qu'à celle de la maison commune ; — Attendu qu'aucune de ces formalités n'a été accomplie, qu'il n'y a eu, en effet, ni affiche ni publication ; — Que l'avertissement individuel qu'il prétend avoir donné aux parties intéressées ne saurait suppléer l'avertissement collectif et public dont les formes ont été soigneusement déterminées par la loi ;..... Casse. » —

Comme on le voit, il y a motif de nullité lorsque l'affiche n'a pas eu lieu dans les formes que la loi commande. Toutefois, le maire ne doit pas perdre de vue qu'en cette circonstance, il est surtout agent administratif, chargé d'exécuter les prescriptions de ses supérieurs hiérarchiques. Nous ne pouvons, en conséquence, que lui conseiller de se conformer à l'interdiction contenue dans la circulaire précitée.

S'il en résulte des inconvénients, la responsabilité ne saurait en peser sur lui. Nous pensons, du reste, qu'il y aurait moyen de tout concilier en faisant l'affiche sur un placard fixé à un poteau qu'on placerait le plus près possible de la porte de l'église, et de manière à ne pas gêner le passage; l'affiche pourrait ainsi être considérée comme ayant été faite *à la porte* de l'église, sans avoir été faite *sur la porte*, et nous ne croyons pas que la Cour de cassation pût voir là un motif de nullité.

7. L'avertissement prescrit par l'art. 6 de la loi du 3 mai 1841 est, en outre, inséré dans l'un des journaux de l'arrondissement, et, s'il n'en existe aucun, dans l'un des journaux du département.

8. Enfin, le *maire* certifie ces publications et affiches. Il mentionne sur un procès-verbal qu'il ouvre à cet effet, et que les parties qui comparaissent sont requises de signer, les déclarations et réclamations qui lui ont été faites verbalement, et y *annexe* celles qui lui sont transmises par écrit (L. 3 mai 1841, 7). Il y a lieu de remarquer ici que le maire doit se contenter d'*annexer* à son procès-verbal les réclamations *écrites*, et non les résumer ni les transcrire. Il n'est chargé de rédiger que les réclamations *verbales*.

Le certificat du maire doit indiquer d'une manière précise : 1° les locaux où les affiches ont eu lieu, 2° les titres du journal et la date du jour où les publications ont été faites. — Quant aux observations et réclamations des parties intéressées, elles pourront être constatées par un procès verbal ainsi conçu :

« Aujourd'hui..... nous, maire de la commune de....., arrondissement de....., département de....., après nous être rendu à la mairie, pour y recevoir, en exécution de l'avertissement que nous avons préalablement fait publier et afficher dans la commune, les déclarations et réclamations relatives aux terrains ou édifices dont la cession a paru nécessaire à l'exécution du chemin de fer de.....,

» Avons ouvert le présent procès-verbal et procédé ainsi qu'il suit :

» Sont comparus : 1° le sieur..... qui nous a déclaré..... (ou qui nous a adressé la déclaration suivante..... ou enfin qui nous a remis la note ci-annexée).

» Après avoir donné lecture de ce qui précède audit sieur...... l'avons requis de signer, ce qu'il a fait (ou ce qu'il a déclaré ne savoir faire.

» 2° Le sieur (de même pour les autres comparants, le procès-verbal ne devant être clos qu'à l'expiration de la huitaine, et chaque déclaration devant être successivement signée ou suivie de la formule de non-savoir).

» 3°..... Après laquelle déclaration personne ne se présentant, et la huitaine prescrite par la loi étant expirée, nous avons clos le présent procès-verbal, aujourd'hui.....

» Le maire. »

9. *Le maire* adresse ensuite ce procès-verbal, avec toutes les pièces qui s'y trouvent annexées ainsi que son avis sur l'ensemble des réclamations, au sous-préfet de l'arrondissement. Cette prescription n'est point formellement exprimée par la loi, mais elle en résulte nécessairement, puisque, aux termes de l'art. 8, à l'expiration du délai de huitaine ordonné par l'art. 5, une commission présidée par le sous-préfet se réunit au chef-lieu de la sous-préfecture. Cette commmission se compose de quatre membres du conseil général ou du conseil d'arrondissement désignés par le préfet, du *maire* de la commune où les propriétés sont situées, et de l'un des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux. — La commission reçoit, pendant huit jours, les observations des propriétaires intéressés. Elle les appelle toutes les fois qu'elle le juge nécessaire, donne son avis, et termine ses opérations dans le délai de dix jours. Après quoi le procès-verbal est adressé immédiatement par le sous-préfet au préfet (art. 9).

10. *Cession amiable des terrains.* — Lorsque toutes les formalités indiquées ci-dessus ont été accomplies, et que toutes les parcelles de terrains à céder, pour la confection du chemin de fer, se trouvent désignées, il s'agit de savoir si les propriétaires de ces terrains voudront les céder à l'amiable. A cet effet, la Compagnie cessionnaire leur fait ses offres, lesquelles doivent être affichées et publiées dans la commune de la même manière que l'avertissement concernant le dépôt du plan à la mairie (Voy. *suprà*, n° 6).

11. *Biens appartenant à la commune.* — Si parmi les biens à céder il y en a qui appartiennent à la commune, les offres de la Compagnie, quant à ces biens, peuvent être acceptées *par le maire*, pourvu qu'il y soit régulièrement autorisé par une délibération du conseil municipal approuvée par le préfet en conseil de préfecture (L. 1841, 13). — Il en sera de même des offres faites pour un bien appartenant à un établissement public. Elles pourront être acceptées *par le maire*, avec l'autorisation du conseil d'administration, également approuvée par le préfet.

12. *Expropriation.* — Si les offres de la Compagnie cessionnaire ne sont pas acceptées, il y a lieu de procéder à l'expropriation des terrains à céder, et, dans ce cas, *le maire*, qui a déjà pris une part active à l'instruction administrative, est encore appelé à participer aux formalités judiciaires que nécessite cette vente forcée.

Aussitôt que le jugement d'expropriation a été rendu, suivant les formes indiquées aux art. 13 et 14 de la loi du 3 mai 1841, ce jugement est publié et affiché par extrait dans la commune de la situation des biens, de la manière indiquée, *suprà*, n° 6. Cet extrait, contenant les noms des propriétaires, les motifs et le dispositif du jugement, leur est notifié au domicile qu'ils ont élu dans l'arrondissement de la situation des biens, par une déclaration faite *à la mairie de la commune où les biens sont situés* ; et dans le cas où cette élection de domicile n'aurait pas eu lieu, la notification de l'extrait est faite, en double copie, *au maire*, et au fermier, locataire, fermier, gardien ou régisseur de la propriété (L. 1841, 15).

Ainsi, en principe, la loi considère *le maire* comme le représentant général de tous les propriétaires qui possèdent, sur le territoire de la commune, des biens sujets à expropriation, toutes les fois qu'à défaut de domicile réel, dans la commune, ils n'y auront pas fait élection de domicile par une déclaration spéciale reçue *à la mairie*. Il suit naturellement de là, que *le maire*, sans être formellement tenu de faire des perquisitions pour découvrir la demeure des parties intéressées, devra cependant, lorsqu'il la connaîtra, les prévenir que les copies qui les concernent ont été remises pour elles à la mairie, afin qu'elles puissent les retirer après lui en avoir donné décharge.

CHAPITRE II.

Phase d'exécution.

13. *Adjudication des travaux.* — Lorsque, au moyen de toutes les formalités exposées au chapitre précédent, l'Etat, ou la Compagnie qui le représente, a pris possession de tous les terrains nécessaires à la confection du chemin de fer, on s'occupe de l'exécution des travaux. Si l'on adopte, pour ces travaux, la voie d'adjudication, l'intervention *des maires* ne devient nécessaire que dans un seul cas, c'est lorsque le préfet a délégué au sous-préfet la faculté de passer l'adjudication au chef-lieu de la sous-préfecture. *Le maire* du chef-lieu d'arrondissement, avec deux membres du conseil d'arrondissement et l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, assistent alors le sous-préfet (Ord. 10 mai 1829, art. 17).

14. *Droits et obligations des compagnies concessionnaires.* — Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la *grande voirie.* — En conséquence, on doit appliquer aux chemins de fer les lois et règlements sur la *grande voirie* qui ont pour objet d'assurer la conservation des *fossés*, *talus*, *levées* et *ouvrages d'art dépendant des routes*, et d'interdire sur toute leur étendue, le *pacage des bestiaux*, et *les dépôts de terre et autres objets quelconques.*

Sont aussi applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la *grande voirie*, et qui concernent *l'alignement*, *l'écoulement des eaux*, *l'occupation temporaire des terrains en cas de réparation*, *la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés*, le mode d'exploitation des *mines*, *minières*, *tourbières*, *carrières et sablières* dans la zone déterminée à cet effet; enfin, les lois et règlements sur *l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics*. (L. 15-21 juill. 1845, art. 1, 2 et 3.)

Nous verrons plus loin (n. 20) en quoi consistent les attributions des *maires* sur chacun des objets compris dans les dispositions qui précèdent. En attendant, nous ne pouvons nous dispenser de nous arrêter un instant sur la portée légale de ces dispositions.

15. Il résulte de la longue discussion dont elles furent l'objet au sein des chambres législatives, que les chemins de fer, quoique concédés temporairement, pour leur exploitation, à des compagnies particulières, ne cessent ja-

mais d'être des propriétés publiques, et qu'ils sont placés dans la grande voirie, afin que les règlements qui protégent les grandes routes les protégent aussi, en ce qui concerne leur *propriété*, leur *imprescriptibilité* et la *juridiction* qui doit connaître des contraventions commises à leur égard; mais que *tous* les règlements de la grande voirie ne leur sont cependant pas applicables.

Ainsi, spécialement, les propriétaires riverains des chemins de fer ne pourraient être astreints à supporter certaines servitudes de voirie, l'*essartement*, par exemple, qu'après expropriation et indemnité préalable (*Monit.*, 2 avril, 25 juin. V. aussi la dissertation dont ce point a été l'objet dans mon *Correspondant des justices de paix*, t. 1, p. 246 et suiv.). — De même, les propriétaires riverains ne pourraient être tenus, ainsi que cela arrive pour les routes impériales, de planter des arbres de haute tige le long du chemin de fer, quelque avantage qu'il pût en résulter, notamment dans certaines localités, pour paralyser l'action des vents sur la marche des convois (*Monit.*, 25 juin 1844); c'était du reste, ce que l'exposé des motifs avait établi dès le principe.

16. *Clôture.* — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés, sur toute l'étendue de la voie. — Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements (L. 15-21 juillet 1845, 4). Cette clôture, dont l'administration détermine le mode, doit avoir lieu aux frais de la compagnie et sur le sol qui lui appartient. Des gardes spéciaux sont chargés du service des barrières; ils les ouvrent lorsque cela est nécessaire, et les referment sur-le-champ.

17. *Constructions.* — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer. — Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et à défaut d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer (L. 1845, 5).

L'obligation de se clore, imposée aux concessionnaires, ne serait qu'une mesure insuffisante pour assurer la circulation de la voie, si la sûreté du passage pouvait y être comprise par des objets jetés des fenêtres voisines, ou par un écroulement quelconque occasionné par le vent ou tout autre accident. De là, l'interdiction de bâtir, sur le sol adhérent au chemin, toute autre construction qu'un mur de clôture. De là aussi l'interdiction de pratiquer des jours ou des issues dans les murs existants, à moins de deux mètres de la voie de fer (Conseil d'État, 3 mai 1851).

Toute construction établie en dehors de cette distance, peut contenir des jours et issues, sauf à l'administration à demander, mais moyennant indemnité, la fermeture de ces jours (Même arrêt).

18. *Excavations.* — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des *excavations* dans une zone de longueur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus (L. 1845, 6). — Si le chemin est sans remblai, ou sur remblai de moins de trois mètres, les restrictions au droit des propriétaires riverains, quant aux excavations, devront se régler d'après les principes généraux en matière de grande voirie.

19. *Dépôt de matières inflammables.* — Il est défendu d'établir à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer, desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin et autres dépôts de matières inflammables. — Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement *pour le temps de la moisson* (L. 1845, 7). Ces derniers mots doivent être restreints au temps strictement nécessaire pour couper et recueillir à point la récolte; l'on ne peut les étendre à tout le temps que dure la moisson, ce qui comprend quelquefois plusieurs semaines. — La distance de vingt mètres se compte à partir d'un mètre et demi de la ligne formée par les rails extérieurs du chemin de fer. L'art. 7 ne porte de prohibition *absolue* qu'à l'égard des matières *inflammables*. On peut, avec une autorisation préalable, délivrée par le préfet, et toujours révocable, établir à une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, des dépôts de pierres ou autres objets non inflammables. L'autorisation n'est pas nécessaire: 1° pour former, dans les localités où le chemin est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin; 2° pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres. (L. 1845, 8).

20. *Conséquences de ce qui précède touchant les devoirs des maires.* — Il était nécessaire d'entrer dans tous les détails qui précèdent pour pouvoir en faire ressortir l'ensemble des attributions et des devoirs des *maires* en ce qui concerne l'*établissement* et la *conservation* des travaux de la voie de fer.

Ainsi, en premier lieu, aussitôt que la direction de la ligne est fixée avec précision, il est évident que l'administration publique, et par suite la compagnie qui la représente, a le droit de faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les *constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées.* Il serait du devoir des *maires* d'aplanir les difficultés que l'administration pourrait rencontrer dans l'exécution de ses ordres à cet égard, indépendamment des voies judiciaires qui seraient ouvertes contre les opposants.

D'un autre côté, l'art. 11 de la loi des 15-21 juillet 1845 porte que « les contraventions aux dispositions précédentes seront *constatées*, poursuivies et réprimées *comme en matière de grande voirie.* Or, aux termes de la loi du 29 flor. an X, et les décrets des 18 août 1810 et 16 déc. 1811, les contraventions en matière de grande voirie sont *constatées concurremment par les maires ou adjoints*, ingénieurs des ponts et chaussées, conducteurs, cantonniers, commissaires de police, *gardes champêtres, employés des contributions indirectes, préposés aux octrois* et *gendarmes.* — Les procès-verbaux de ces quatre dernières classes d'agents doivent aussi être *affirmés* devant le juge de paix, le *maire* ou l'adjoint du lieu (Décr. 16 déc. 1811, art. 114.)

21. *Communications interceptées.* — Les Compagnies de chemins de fer sont tenues de rétablir, à leurs frais et sous la surveillance de l'administration, les communications que leurs travaux ont interceptées ou dégradées (Cons. d'État, 28 nov. 1845). L'initiative des mesures à prendre à ce sujet n'appartient point aux *maires* sur les routes impériales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication; ils sont seulement tenus, en ce qui concerne ces voies, de prêter leurs concours aux agents de l'administration départementale; mais l'initiative leur revient de droit sur les chemins vicinaux ordinaires. Ainsi, partout où des voies publiques de cette catégorie auraient été endommagées d'une manière quelconque, par suite des travaux du chemin de fer, les *maires* doivent directement veiller à ce que le passage soit rétabli dans des conditions identiques à celles où il existait antérieurement.

CHAPITRE III.

Phase d'exploitation.

22. Lorsque tous les travaux de la voie de fer sont terminés, la Compagnie concessionnaire en prend livraison, et son exploitation commence. La surveillance de l'administration supérieure devient alors plus nécessaire que jamais, car le danger est dès lors incessant; mais, quant à ce qui concerne l'action des *maires*, il faut distinguer entre les contraventions de voies commises par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer et les contraventions aux règlements qui intéressent la sûreté de la circulation. Les *maires*, toujours étrangers à la constatation des premières, ont souvent à s'occuper des secondes.

23. *Contraventions de voirie commises par les concessionnaires* — Nous disons que les *maires* n'ont rien à voir dans cette nature de contravention. En effet, l'art. 12 de la loi de 1845 est ainsi conçu: « Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, *en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes impériales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux*, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les *ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines*, soit par les *conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.* » —Comme on le voit, l'attribution dont il s'agit ici ne sort pas d'un cercle fort restreint de fonctionnaires spéciaux. L'énumération qu'en donne l'art. 12 doit être considérée comme limitative.

24. *Contraventions aux règlements protecteurs de la circulation.*—Il en est autrement des contraventions aux titres I et III de la loi sur la police des chemins de fer. Tous les *officiers de police judiciaire* énumérés dans l'art. 9 du Code d'instr. crim., et, par conséquent, les *maires* sont aptes à les constater, par cela seul que la loi les charge de constater les infractions aux lois pénales en général. L'art. 23 de la loi des 15-21 juillet 1845 porte d'ailleurs: « Les crimes, » délits et contraventions prévus par les titres » I et III de la présente loi, *pourront* être con- » statés par des procès-verbaux dressés *concur- » remment par les officiers de police judiciaire*, les » ingénieurs des ponts et chaussées, etc. »

Ainsi, pour apprécier toute l'étendue de leurs obligations à ce sujet, les *maires* devront prendre une connaissance attentive des dispositions contenues, non-seulement dans les art. 16 à 27 de la loi des 15-21 juillet 1845, mais encore dans l'ordonnance du 15 novembre 1846, rendue en exécution de cette loi, concernant la *police des chemins de fer.* C'est dans l'ensemble de ces dispositions qu'ils trouveront la règle de leurs devoirs.

(*La suite au prochain numéro.*

CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

Situation Financière de la Compagnie au 31 Décembre 1853.

ACTIF

Construction du chemin.			
Terrains, indemnités, frais judiciaires, etc.,		1,380 »	
Sommes payées à valoir aux entrepreneurs généraux,		751,188 15	
		752,568 15	752,568 15
Dépenses préliminaires et frais généraux.			
Frais d'études et frais de constitution,		125,944 70	
Administration centrale, frais de bureaux, etc.,		30,613 52	
Frais divers de la construction, personnel, matériel sur la ligne,		59,617 90	
		216,176 12	216,176 12
Matériel.			
Outillage de la voie,		1,533 25	
Mobilier des bureaux de la ligne,		4,095 73	
		5,628 98	5,628 98
Intérêts.			
Paiement d'un semestre d'intérêts sur 3,200,000 fr. du 1er versement,			64,000 »
Débiteurs divers.			
Compagnie de Dôle à Salins,		8,040 29	
Sous-Comptoir des chemins de fer,		27,200 »	
Recouvrements à effectuer sur les versements appelés,		661,050 »	
Divers,		1,313 21	
		697,803 50	697,803 50
Approvisionnements,			1,293 11
Finances.			
Cautionnement déposé à la Caisse des Consignations,		1,000,000 »	
Espèces en dépôt chez les banquiers de la Compagnie :			
En France,	1,998,736 78		
En Angleterre,	311,435 90		
	2,310,172 68	2,310,172 68	
Caisse et petites caisses,		103,019 75	
Valeurs en portefeuille,		527,819 75	
		3,941,012 18	3,941,012 18
TOTAL DE L'ACTIF,			5,678,482 04

PASSIF

Capital.		
Versements appelés sur les actions (*Fr. 175, par action*),		5,600,000 »
Produits divers.		
Intérêts sur placements temporaires, intérêts de retard, change, etc.,		54,487 64
Créanciers divers		
Mandats de paiement délivrés à divers,	1,215 »	
Intérêts des actions non réclamés,	17,628 »	
Divers,	5,151 40	
	23,994 40	23,994 40
TOTAL DU PASSIF,		5,678,482 04

Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

Compte de l'Établissement au 31 mars 1853.

DÉPENSES.

Dépenses générales		
Dépenses antérieures à la constitution de la Société,	46,334 51	
Administration. — Frais généraux,	332,827 29	
Intérêts,	760,299 04	
Perte sur la réalisation du capital,	235,131 21	
	1,374,592 04	1,374,592 05
Terrains :		
Acquisitions. — Indemnités, etc.,		1,817,170 36
Établissement de la ligne :		
Etudes et surveillance des travaux,	328,857 39	
Travaux de la voie,	7,232,901 66	
Gares. — Stations. — Bâtiments divers,	975,314 24	
Voie de fer,	2,188,429 52	
Travaux en commun avec les Compagnies de Rouen et du Havre,	40,638 45	
	10,766,141 56	10,766,141 56
Matériel :		
Mattériel fixe,	102,778 18	
Petit matériel et mobilier des stations,	30,129 19	
	132,907 29	132,907 29
Chemin de Fécamp (approvisionnement et indemnités),		143,504 98
Total des dépenses,		14,234,316 24
Excédant du capital sur les dépenses,		165,683 76
		14,400,000 »

CAPITAL.

Capital social appelé (400 fr. sur 36,000 actions),	14,400,000
	14,400,000 »

Balance des Comptes au 31 mars 1853.

DÉBITEURS.

Caisse, — Banque, — Valeurs diverses,	556,639 67
Approvisionnements pour le service de la voie,	197,279 97
	753,919 54

CRÉDITEURS.

Excédant du capital sur les dépenses de l'établissement,	165,683 76
Dépenses diverses à payer,	19,994 21
Intérêts anciens à payer,	25,947 60
Bénéfices de l'exploitation (exercice de 1850-1851),	218,293 97
Bénéfices de l'exploitation (exercice de 1852-1853),	324,000 »
	753,919 54

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 30 avril 1853.

Messieurs,

Notre rapport du 31 août dernier présentait à l'assemblée générale l'ensemble des bases et des prévisions sur lesquelles repose notre entreprise, telle qu'elle a été définitivement constituée par la loi du 8 juillet 1852.

Aujourd'hui nous venons, aux termes de nos statuts, vous rendre compte des résultats de l'exercice 1852. Nous aurons en conséquence à compléter l'exposé de ce qui a été fait pendant cet exercice, soit pour l'organisation de notre Société, soit pour l'exécution des lignes nouvelles et pour l'achèvement des lignes anciennes comprises dans notre concession; nous vous soumettrons ensuite le compte des dépenses faites pendant l'exercice 1852 et le tableau des résultats qu'a donnés, pendant le second semestre de cet exercice, le réseau aujourd'hui exploité; nous terminerons cette partie de notre rapport en vous présentant l'ensemble de notre situation financière.

Pour compléter, autant que possible, les renseignements qui peuvent vous intéresser, nous ajouterons au compte rendu de l'exercice écoulé un aperçu des résultats réalisés dans les premiers mois de l'exercice courant, et nous rechercherons en même temps jusqu'à quel point les faits accomplis justifient les prévisions présentées, il y a sept mois, à l'assemblée générale.

Enfin, nous aurons à vous entretenir des relations de nos chemins de fer avec la navigation du Rhône, et nous soumettrons à votre approbation une convention ayant pour but de modifier l'arrangement contracté à la fin de décembre 1851 avec l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, et ratifié par l'assemblée générale du 6 avril 1852.

§ I.

Chemin de fer de Lyon à Avignon.

Les mesures prises pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à Avignon et exposées dans notre rapport à l'assemblée générale du 31 août 1852, peuvent être résumées comme il suit :

Organisation du personnel des ingénieurs.

Conclusion avec MM. Parent, Schaken et Ce, Peto, Brassey, Betts et Ce, d'un marché à forfait pour l'exécution de la ligne, y compris les indemnités de terrains, terrassements, travaux d'art, stations, ateliers, etc., balastage, pose, fourniture de traverses, etc. Le tout moyennant un prix réglé d'une manière définitive et absolue à 70,250,000 »

Réglement de tous les marchés pour le matériel, savoir :

Pour le matériel de la voie et accessoires, tout compris 13,650,000 »

Pour le matériel d'exploitation 8,600,000 »

En ajoutant à ces dépenses, dont le chiffre est définitivement arrêté et qui sont l'objet de marchés, la dépense probable des clôtures, ci 750,000 »

La dépense totale de la ligne de Lyon à Avignon, non compris les frais généraux et les intérêts à servir au capital pendant l'exécution, était évaluée à 93,250,000 »

Les marchés fixaient à deux ans le délai d'exécution pour la section d'Avignon à Valence, et à trois ans pour celle de Valence à Lyon.

Les sept mois qui se sont écoulés depuis notre dernière réunion ont été employés par nos ingénieurs et par nos entrepreneurs de manière à ne laisser aucun doute sur le résultat que nous nous promettions le 31 août, et vous pouvez compter que la section d'Avignon à Valence sera livrée à la circulation au plus tard en mai 1854, et celle de Valence à Lyon en avril 1855. Peut-être même, si les circonstances favorisent les efforts de nos ingénieurs et ceux de nos entrepreneurs, nous sera-t-il possible de devancer de quelques mois l'époque de l'achèvement de la seconde section.

Voici quel est, au moment de votre réunion, l'état d'avancement des travaux :

Tous les projets ont été soumis à l'Administration supérieure; tous sont approuvés, à l'exception de ceux qui concernent la traversée du Rhône à Givors et la partie de la ligne comprise dans le département du Rhône sur une longueur de 7,649 mètres, dont l'approbation sera certainement très-prochaine.

Le tracé a été étudié avec le plus grand soin et notablement amélioré sur tous les points difficiles. Les dispositions pour la traversée de Lyon et pour le raccordement entre notre chemin de fer et celui de Paris à Lyon ont été réglées d'accord avec les ingénieurs de cette dernière ligne. Les difficultés que présentait cette traversée, ainsi que celles des villes de Vienne, de Valence et d'Avignon, ont été heureusement et habilement résolues par nos ingénieurs; les incertitudes que ces points difficiles pouvaient faire peser sur l'exécution du marché à forfait se trouvent ainsi levées, et les résultats de ce marché peuvent être dès à présent regardés comme définitivement acquis à la Compagnie.

Tous les projets de détail sont rédigés dans les départements de Vaucluse et de la Drôme; les ingénieurs s'en occupent activement dans les départements de l'Isère et du Rhône, et ils seront très-prochainement en mesure de les livrer aux entrepreneurs.

La presque totalité des terrains est acquise dans le département de Vaucluse; dans la portion du département de la Drôme située au sud de Valence, les trois cinquièmes des surfaces à acquérir sont en la possession des entrepreneurs; le surplus y sera prochainement. On organise activement cette opération dans toute la section de Valence à Lyon.

Les terrassements et les ouvrages d'art sont fort avancés dans le département de Vaucluse; ils sont en grande activité dans la partie méridionale de la Drôme. Entre Valence et Lyon, les principaux ouvrages, tels que le viaduc de l'Isère et le souterrain de Vienne, sont déjà attaqués; les autres seront mis en train dès qu'on sera en possession des terrains.

On a commencé la pose de la voie de fer dans le département de Vaucluse, et une longueur de 6,000 mètres de voie simple est déjà mise en place.

Il a été approvisionné pour la voie,

En rails 3,700 tonnes.

En coussinets 756

Les livraisons suivront sans difficulté la marche des travaux.

La fabrication des machines et du matériel roulant est en grande activité, et tout est préparé pour en assurer la livraison en temps utile.

L'ensemble de ces renseignements vous paraîtra sans doute, comme à nous, très-satisfaisant. Nous sommes heureux de donner ici à nos entrepreneurs, à nos ingénieurs et surtout à notre habile ingénieur en chef, M. Thirion, un témoignage public de notre satisfaction pour les résultats obtenus jusqu'à ce jour.

Les dépenses faites pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à Avignon pendant l'exercice 1852, s'élèvent à la somme de 3,520,556 81

Ces dépenses se répartissent comme il suit :

Frais d'études et dépenses antérieures à la constitution de la Société	340,017 62
Ingénieurs et employés des travaux	188,133 84
Frais de bureaux et frais divers des travaux	77,369 75
Indemnités et dommages divers	763,267 26
Terrassements, ouvrages d'art, balastage	1,623,079 71
Matériel de la voie et approvisionnements	528,688 63
Total pareil	3,520,556 81

Nous estimons qu'il sera dépensé sur cette ligne, en 1853, au moins 38,000,000 en sorte que la somme dépensée sera probablement, à la fin de l'exercice courant, de 42,000,000 »

S'il en est ainsi, la Compagnie aura dû recevoir, sur la subvention de 49,000,000 allouée par la loi du 1er décembre 1851, des à-compte s'élevant ensemble à 25,600,000 »

La dépense à laquelle la Compagnie aura eu à faire face avec ses propres ressources sera donc de 16,400,000 »

Nous estimons que la somme à dépenser en 1854 sera de 45,000,000 »

Sur cette somme, la Compagnie recevra de l'État environ 18,000,000 »

Ce qui laissera à sa charge, pour l'exercice 1854 27,000,000 »

La dépense à la charge de la Compagnie, pour les trois exercices réunis 1852, 1853 et 1854, sera donc de 43,500,000 »

sur une dépense totale de 87,000,000

Le surplus des dépenses de la ligne de Lyon à Avignon portera sur le commencement de l'exercice 1855.

§ II.

Embranchement d'Aix.

Les projets de l'embranchement d'Aix sont fort avancés. Ils seront incessamment soumis à l'approbation de l'Administration supérieure. Les travaux pourront donc commencer très-prochainement, et nous disposons tout pour assurer l'exécution de cet embranchement dans le délai fixé par le cahier des charges, c'est-à-dire avant le 8 juillet 1855.

Les dépenses faites en 1852 pour la rédaction des projets de cette ligne s'élèvent à 9,701 35

§ III.

Embranchement de Toulon.

Vous savez qu'aux termes du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 la Compagnie n'est chargée, en ce qui touche l'embranchement de Toulon, que des travaux que la loi de 1842 met à la charge des Compagnies; l'exécution des travaux de construction proprement dits est donc à la charge de l'État. MM. les ingénieurs du gouvernement chargés de la rédaction des projets viennent de soumettre leur travail à M. le Ministre des travaux publics. Nous ne doutons pas que l'exécution ne soit prochainement commencée.

Conformément à la loi du 8 juillet, nous avons versé pour cette destination au Trésor public, en janvier 1853, à valoir sur la somme de 9,700,000 que l'art. 8 de la convention avec M. le Ministre des travaux publics met à la charge de notre Compagnie, ci 1,616,666 66

La Compagnie de la Grand'Combe ayant, de son côté, soldé son compte avec le Trésor public, le montant de ce versement, qui est d'environ 4 millions, doit, aux termes du même article 8, être appliqué aux travaux de l'embranchement de Toulon, en sorte qu'une somme de près de 6 millions est aujourd'hui disponible dans les caisses publiques pour les dépenses de cet embranchement.

§ IV.

Chemin de fer de Marseille à Avignon.

Les travaux restant à exécuter sur la ligne de Marseille à Avignon au moment de notre prise de possession étaient évalués, dans le rapport à l'assemblée générale qui a prononcé la dissolution de l'ancienne Compagnie concessionnaire de cette ligne, à 2,017,834 75

Les dépenses faites pendant le deuxième semestre de 1852 s'élèvent à la somme de 474,257 97

Savoir :

Ingénieurs, employés, frais de bureau	16,606 21
Indemnités et dommages divers	174,135 19
Terrassements et ouvrages d'art	9,999 60
Achèvement du viaduc du Rhône	103,874 40
Stations de Marseille, Tarascon et Beaucaire	71,370 49
Voie en fer	39,457 48
Clôtures et plantations	12,341 60
Frais généraux et frais des bureaux de Marseille	46,473 »
	474,257 97

Les dépenses restant à faire au 31 décembre sur cette ligne peuvent être évaluées, y compris l'embranchement de La Joliette, au plus à 2,000,000 »

En sorte que la dépense totale s'élèvera au maximum à 2,474,257 »

au lieu de 2,017,834 75

L'augmentation de 456,423 22

résulte principalement :

1° Du réglement de divers procès en indemnités;

2° De l'extension des stations principales que la fusion et l'accroissement du trafic ont rendue nécessaire;

3° De quelques augmentations de dépenses sur l'embranchement de La Joliette, par suite de modifications apportées au projet primitif.

Nous mettons sous vos yeux (voir annexe N° 2) un état détaillé présentant les résultats de la liquidation du chemin de fer de Marseille à Avignon.

Il résulte de cet état que le chiffre de l'actif comprenant l'encaisse, les débiteurs divers, les obligations non émises, les approvisionnements en magasin, et une créance, en partie litigieuse, sur l'État, s'élève à 6,957,771 45

Le chiffre du passif comprenant les dépenses à régler, les crédits divers, les intérêts échus au 30 juin 1852, les obligations échues à rembourser, les avances de l'État et les travaux à exécuter, est de 6,217,445 95

En sorte qu'en supposant toutes les créances recouvrées intégralement, les ressources excéderaient les charges de 740,325 52

La seule créance douteuse est celle sur l'État, qui s'élève à 1,361,445 41, et qui est l'objet d'un litige par suite duquel cette créance est mise en question pour les deux tiers environ de sa valeur. Si les réclamations de la Compagnie contre l'État venaient à ne pas prévaloir, le solde débiteur de ce compte serait d'environ à 500,000 fr.

C'est dans ces limites que se tiendra certainement le résultat définitif de la liquidation.

Le compte de premier établissement du chemin de fer de Marseille à Avignon, dont le détail est également annexé (N° 3), solde par 41,077,470 67 chiffre pour lequel la valeur de cette ligne entre sur nos livres au 30 juin 1852.

Ce chiffre résulte :

1° De l'actif et du passif de la Compagnie rachetée, au 30 juin, tels qu'ils figurent au compte de liquidation dont les résultats viennent de vous être présentés ;

2° De l'évaluation du matériel roulant de la ligne au 30 juin, évaluation qui, ainsi que celle des approvisionnements, résulte d'inventaires rigoureusement établis d'après la valeur réelle actuelle ;

3° De la valeur des obligations délivrées ou à délivrer aux anciens actionnaires d'Avignon à Marseille, pour prix de rachat de la ligne, sur le pied de 525 fr. pour les obligations portant immédiatement 25 fr. d'intérêt, et de 460 fr. pour les obligations à intérêt différé, définies par l'art. 2 de la convention du 19 juin.

§ V.

Lignes de la rive droite du Rhône.

On prépare activement les projets de tous les travaux à exécuter sur le réseau de la ligne droite du Rhône, que la loi du 8 juillet a annexée à notre concession, et qui comprend les chemins de fer du Gard, de Montpellier à Nîmes et de Montpellier à Cette. Les plus urgents de ces travaux sont déjà en cours d'exécution. Nous citerons entre autres :

1° La mise en place d'une deuxième voie entre Nîmes et Beaucaire : ce travail sera terminé sous peu ;

2° Le complément du renouvellement de la voie du chemin de Cette en rails neufs du poids de 34 kil. par mètre courant, travail qui s'achève en ce moment ;

3° Le remaniement des stations de voyageurs à Nîmes et à Cette ;

4° L'addition d'une troisième voie aux abords de la station de Nîmes ;

5° L'établissement des clôtures sur les parties les plus exposées de toutes les lignes de la rive droite.

Les autres travaux, qui s'appliquent principalement au complément et à l'amélioration des stations, à l'achèvement des clôtures, et, en général, à la mise en état de toutes les dépendances de ces lignes, seront entrepris dès que les projets auront été arrêtés.

Les dépenses faites en 1852 sur les lignes de la rive droite du Rhône s'élèvent à 74,725 fr. 45 c.

Elles se répartissent comme il suit :

Chemins de fer du Gard, deuxième voie entre Nîmes et Beaucaire, et stations,	10,081 54
Montpellier à Cette, renouvellement de la voie en fer et station de Cette,	61,352 70
Montpellier à Nîmes, station de Nîmes,	3,291 21
Total pareil.	74,725 45

Le compte de premier établissement des lignes de la rive droite du Rhône solde par 27,417,269 fr. 99 c. (Voir aux annexes n° 4.)

Les chiffres de ce compte ont été établis, d'une part, sur des inventaires rigoureux, et, de l'autre, sur le pied de 840 fr. pour la valeur des obligations attribuées par la convention du 19 juin aux Compagnies du Gard et de Montpellier, et de 420 fr. pour les obligations délivrées à la Compagnie de Cette.

§ VI.

Matériel d'exploitation.

Parmi les lignes que la loi du 8 juillet a annexées à notre concession, celle de Marseille à Avignon était la seule qui se trouvât pourvue d'un matériel suffisant et en bon état.

Le matériel des chemins du Gard était en bon état d'entretien ; mais une grande partie de ce matériel est à réformer prochainement ou à remplacer par des types plus perfectionnés.

Sauf dix machines qui sont à réformer entièrement, le matériel du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, quoique mal entretenu, a pu être, avec quelques dépenses, remis en état assez promptement.

Quant au matériel du chemin de Cette, il ne présentait guère que neuf voitures de troisième classe qui pussent être utilisées pour l'exploitation du réseau. Le surplus est hors de service ou établi sur des types à réformer.

Le matériel des trois lignes de la rive droite réuni ne représentait en ressources utilisables pour l'avenir que les objets suivants :

14 machines,
16 voitures de deuxième classe,
62 — troisième classe,
234 wagons à marchandises.

Tout le reste était, soit à reconstruire, soit à réformer et à remplacer immédiatement ou prochainement. Cette insuffisance du matériel des lignes de la rive droite est la plus grande difficulté contre laquelle nous ayons eu à lutter depuis notre prise de possession, qui remonte, pour la ligne de Montpellier à Nîmes au 1er août, et pour les autres lignes seulement au 31 décembre.

Cependant, dès que l'exécution de la loi du 8 juillet a été assurée par la ratification de toutes les Compagnies, nous nous sommes empressés de faire les commandes les plus urgentes ;

Savoir :

10 machines locomotives,
8 voitures de première classe,
4 wagons à bagages,
4 wagons freins,
12 voitures de deuxième classe,
300 wagons à marchandises.

Tout a été organisé également et sans perte de temps pour la réparation et la mise en bon état du matériel aujourd'hui en roulement.

Ces divers travaux s'exécutent avec activité ; mais l'exécution d'un matériel neuf aussi considérable exige, quoi qu'on fasse, un temps assez long, et, malgré tous nos efforts, notre exploitation souffrira encore pendant plusieurs mois de l'insuffisance de matériel roulant. Heureusement les premières livraisons du matériel destiné au chemin de fer de Lyon à Avignon, et dont la commande est déjà ancienne, viendront bientôt à notre secours ; mais nous ne pouvons espérer d'avoir des machines avant le mois de septembre prochain, et c'est par là surtout que notre service pèche en ce moment.

Un tableau annexé à ce rapport (N° 5) présente l'ensemble du matériel existant ou à construire pour le réseau entier, à l'exception des embranchements de Toulon et d'Aix, et y compris même le matériel à transformer ou à réformer.

Enfin nous présentons dans le tableau suivant l'évaluation du matériel des lignes rachetées, telle qu'elle résulte de l'inventaire au 30 juin 1852.

	CHIFFRE pour lequel le matériel figure dans les livres des Compagnies rachetées	VALEUR donnée au matériel dans l'inventaire au 30 juin.	RÉDUCTIONS
Avignon à Marseille	7,690,589 16	7,157,201 83	533,387 33
Gard	2,465,583 79	1,548,552 81	917,030 98
Montpellier à Nîmes	2,040,570 91	1,389,886 46	650,684 45
Montpellier à Cette	866,103 95	256,435 50	609,668 45
TOTAUX	13,092,847 81	10,352,076 60	2,740,771 21

D'où il résulte que, par suite des évaluations qui ont servi de base aux inventaires de prise de possession, le chiffre du matériel d'exploitation a été réduit :

Pour la ligne d'Avignon à Marseille,	de 7 0/0 ;
Pour celle du Gard,	de 40 0/0 ;
Pour celle de Montpellier à Nîmes,	de 35 0/0 ;
Pour celle de Montpellier à Cette,	de 70 0/0.

Les dépenses faites en 1852 pour le matériel d'exploitation s'élèvent à la somme totale de 98,349 57

Savoir :

Matériel et mobilier des stations	58,887 50
Matériel roulant	57,200 »
Outillage des ateliers	8,996 54
Objets divers	7,420 98
Total	132,565 02
Dont à déduire : matériel et équipages vendus	34,215 45
Total pareil	98,349 57

Les approvisionnements existants au 30 juin 1852 dans les magasins des Compagnies rachetées ont été évalués avec le plus grand soin, lors de la prise de possession, comme il suit :

Marseille à Avignon	1,545,501 39
Chemin de fer du Gard	347,745 46
Montpellier à Nîmes	96,865 86
Montpellier à Cette	76,704 35
Total	2,066,917 06

Dans l'inventaire au 31 décembre 1852, les approvisionnements en magasin pour tout le réseau représentent un chiffre de 2,138,308 92

Enfin le débit des ateliers, qui était au 30 juin de 203,182 73
est au 31 décembre de 163,152 35

§ VII.

Récapitulation des dépenses faites en 1852.

Les dépenses faites en 1852 au compte du premier établissement s'élèvent en totalité à la somme de 5,184,407 69

Savoir :

Chemin de fer de Lyon à Avignon	3,520,556 81
Embranchement d'Aix	0,701 38
Chemin de fer de Marseille à Avignon	475,257 07
Lignes de la rive droite du Rhône	74,725 45
Matériel d'exploitation	98,349 57
Approvisionnements divers	31,361 48

Frais généraux, administration centrale	75,500 »
Dépenses antérieures à la constitution de la Société de Lyon à Avignon	33,212 75
Frais de cautionnements et autres relatifs à la constitution de la Société	25,596 71
Service des fonds, commission de banque, etc.	125,493 07
Mouvement et fabrication des titres	20,911 90
	4,489,667 09
Il a été payé en outre,	
Pour la conversion des obligations de l'emprunt de trente millions de Marseille à Avignon	639,310 »
Pour la conversion des 8,000 obligations émises de l'emprunt de Lyon à Avignon	55,520 »
Total égal	5,184,497 09

§ VIII.

Situation financière.

Nous maintenons l'évaluation des dépenses à la charge de la Compagnie telle qu'elle vous a été présentée dans notre dernier rapport, évaluation qui se résume ainsi :

Chemin de fer de Lyon à Avignon	93,250,000 »
Subvention à l'État pour l'embranchement de Toulon	9,700,000 »
Embranchements d'Aix et de Toulon, et travaux sur la rive droite	18,000,000 »
Frais généraux, intérêts, somme à valoir	5,050,000 »
Total	126,000,000 »

Non compris les travaux à exécuter sur la ligne de Marseille à Avignon, qui se trouveront, selon toutes les apparences, couverts par les ressources spéciales de cette ligne.

Nous avons aujourd'hui la certitude que notre estimation ne sera pas dépassée pour la ligne de Lyon à Avignon, la seule qui pût donner lieu à quelque incertitude. Les dépenses que nous avons à faire pour l'embranchement de Toulon ne laissent aucune place à l'erreur. L'estimation de l'embranchement d'Aix est, nous le croyons, suffisante, et elle ne peut dans tous les cas donner lieu à de graves mécomptes. Quant à la somme mise en réserve pour les frais généraux et les intérêts, elle excédera certainement les besoins, et laissera à notre disposition un excédant qui pourra être utilisé pour faire face à l'augmentation du matériel, si cette augmentation devenait nécessaire par suite de l'accroissement du trafic.

(Voir le tableau ci-contre.)

D'après notre rapport à l'assemblée générale du 31 août, les ressources assurées étaient évaluées (en admettant un versement intégral de 500 fr. par action), à	124,600,000 »
L'évaluation qui résulte du tableau ci-dessus est aujourd'hui (versement des actions réduit à 450 f.), de	126,956,778 86
Différence	3,356,778 86

Cet accroissement de ressources provient :

1° De l'augmentation du produit de l'émission de notre emprunt de 30 millions, qui avait été évalué à 31 millions et qui a excédé ce chiffre de	121,778 86
2° D'une augmentation de 500,000 f. sur le capital actions, qui n'était porté qu'à 40,000,000 et qui, au moyen de la combinaison qui va vous être proposée § XI, se trouve accru de	500,000 »
3° Du produit de la transformation en obligations 3 0/0, des obligations 4 0/0 qui devaient, aux termes des conventions primitives, être délivrées aux Compagnies dont les concessions ont été rachetées, ci	2,735,000 »
Total pareil	3,356,778 86

La soulte accordée aux porteurs des anciens emprunts de Marseille à Avignon et de Lyon à Avignon diminue cet excédant de 1,302,160 »

Et le réduit à 2,054,618 86

Les obligations émises en 1852 à valoir sur l'emprunt de 30 millions, autorisé par la loi du 1er décembre 1851, comprennent :

1° 8,000 obligations anciennes de 1,000 fr. l'une, émises par la Compagnie de Lyon à Avignon, qui ont produit	8,254,530 91
2° 38,258 obligations nouvelles de 500 fr., émises par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, qui ont produit	20,039,147 95
Total	28,293,678 86
Il reste à émettre 5,142 obligations, qui, au cours actuel de 550 fr. l'une, représentent une valeur de	2,828,100 »
Le produit total de cet emprunt peut donc être évalué à	31,121,778 86
Il avait été estimé, par aperçu, dans le rapport du 31 août, à	31,000,000 »
L'augmentation est donc de	121,778 86

C'est ce chiffre que nous avons fait figurer au résumé ci-dessus.

L'augmentation de 500,000 fr. sur le capital actions suppose la ratification et la mise à exécution du traité avec l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, qui vous sera expliqué tout à l'heure, § XI.

Les autres chiffres de ce résumé exigent quelques explications.

Dès que la Compagnie de Lyon à la Méditerranée fut constituée, le Conseil se préoccupa de la transformation de l'ancien emprunt de la Compagnie de Marseille à Avignon, remboursable en 33 ans, en un emprunt dont l'amortissement serait, conformément à l'article 13 de la convention avec M. le Ministre des travaux publics annexée à la loi du 8 juillet 1852, réparti sur toute la durée de la concession.

Cette transformation supposée accomplie, la Compagnie aurait eu encore deux emprunts 5 0/0, de 30 millions chacun, garantis par l'État, l'un pour 50 ans, l'autre pour 99 ans. Pour les ramener à l'unité, le Conseil réclama du gouvernement et obtint de lui l'autorisation de réunir ces deux emprunts en un seul emprunt 5 0/0, de 60 millions, amortissement réparti de manière à ce que 30 millions se trouvent remboursés dans le cours des 50 premières années de la concession.

C'est ainsi que nous avons été amenés et autorisés à convertir à la fois l'emprunt de 30 millions de la Compagnie de Marseille à Avignon et les 8 millions déjà émis par la Compagnie de Lyon à Avignon, et à les fondre dans un seul emprunt de 60 millions divisé en 120,000 obligations de 500 fr. l'une.

Cette transformation est dès aujourd'hui accomplie en très grande partie. Sur 38,000 obligations à convertir, plus de 28,000 ont accepté les conditions d'échange qui leur avaient été proposées. Nous ne doutons pas que les porteurs des anciennes obligations non encore échangées n'en viennent bientôt à reconnaître que la conversion n'est pas moins à leur avantage qu'à celui de la Compagnie. Si, contre notre attente, quelques-uns d'entre eux persistaient à s'en tenir à leurs anciens titres, nous n'aurions à nous en préoccuper en rien. La soulte de 40 francs allouée aux échangistes pour chaque obligation ancienne convertie, représente en effet très-largement la charge qu'entraînerai pour la Compagnie le paiement de la prime de 250 fr. acquise à celles des obligations non converties dont le sort amènera le remboursement, déduction faite de la plus-value probable de celles que la Compagnie est autorisée à émettre en remplacement. En portant, par conséquent, à un compte spécial cette prime de 40 fr. par obligation non convertie, en débitant ce compte des sommes remboursées aux obligations anciennes, et en le créditant du produit des obligations nouvelles émises en échange, nous arriverons successivement, sans difficulté et sans imposer aucune autre charge à la Compagnie, à substituer complétement l'emprunt nouveau de 60 millions aux deux anciens emprunts dont il est la représentation.

Quant à nous, le résultat que nous nous sommes promis en proposant la conversion est dès à présent acquis, et au lieu d'avoir en circulation deux sortes d'obligations 5 0/0, il n'y en aura bientôt, et nous pouvons même dire qu'il n'y en a dès aujourd'hui

2° Ressources.

	Réalisées au 31 décembre 1852	À réaliser en 1853	À réaliser en 1854 et années suivantes	Totaux.
Subvention pour Lyon à Avignon	»	25,600,000 »	23,400,000 »	49,000,000 »
Subvention pour l'embranchement d'Aix	»	»	1,000,000 »	1,000,000 »
Versements sur les Actions	12,750,000 »	9,750,000 »	18,000,000 »	40,500,000 »
Emission de 8,000 Obligations 5 0/0 en 1852	8,254,530 91	»	»	8,254,530 91
Id. 44,000 id. en 1853.	5,468,297 95	17,398,950 »	»	22,867,247 95
Versement de 65 fr. sur les 40,000 Actions de Marseille à Avignon	2,469,870 »	130,130 »	»	2,600,000 »
Conversion des Obligations 4 0/0 délivrées aux Compagnies rachetées, en Obligations 3 0/0.	1,485,000 »	1,000,000 »	250,000 »	2,735,000 »
Total général	30,427,698 86	53,879,080 »	42,650,000 »	126,956,778 86
A déduire : Soulte pour la conversion des anciennes Obligations de 1,000 fr. (emprunts d'Avignon à Marseille et de Lyon à Avignon) en Obligations de 500 fr. de Lyon à la Méditerranée				1,302,160 »
Total				125,654,618 86

qu'une seule, les titres non échangés restant évidemment en dehors des transactions.

Cette opération ainsi heureusement accomplie sur le 5 0/0, les obligations 4 0/0 à délivrer aux Compagnies rachetées appelèrent notre attention.

Aux termes des conventions du 19 juin, nous avions à délivrer :

Aux actionnaires de la Compagnie de Marseille à Avignon des obligations de 625 fr. portant 25 d'intérêt ;

A la Compagnie du Gard et à celle de Montpellier à Nîmes des obligations de 1,000 fr. portant 40 fr. d'intérêt ;

A la Compagnie de Montpellier à Cette des obligations de 500 fr. portant 20 fr. d'intérêt.

Ramener toutes ces obligations à un seul type, c'était une nécessité évidente, dans l'intérêt des ayants droit comme dans celui de la Compagnie. Le plus simple eût été de délivrer à toutes les Compagnies des obligations de 500 fr. à 4 0/0; mais nous avons pensé que l'exemple donné par les Compagnies du Nord et d'Orléans par la création d'obligations 3 0/0 était bon à suivre; le cours de ces obligations présente, en effet, par rapport au 5 0/0 ces Compagnies de chemins de fer, un avantage marqué; l'exemple du 3 0/0 de l'État était là, d'ailleurs, pour prouver combien cette nature de fonds offre plus d'élasticité, et combien elle se prête mieux aux combinaisons de l'avenir.

Convaincus des avantages que présentait le 3 0/0, nous n'hésitâmes pas à le proposer aux Compagnies rachetées aux lieu et place des obligations 4 0/0 auxquelles elles avaient droit. Les Compagnies du Gard, de Montpellier à Cette et de Montpellier à Nîmes, représentées par leurs liquidateurs, acceptèrent immédiatement la substitution, moyennant une soulte à notre profit de 15 fr. par obligation 3 0/0. La même condition, proposée individuellement aux actionnaires de la Compagnie de Marseille à Avignon, a déjà été acceptée par les porteurs de plus de 27,000 titres. Le nombre des titres convertis augmente chaque jour, et il n'y a aucun doute que la totalité ne soit promptement transformée.

Cette conversion aura produit, lorsqu'elle sera complète, une somme totale de 2,735,000 fr., sans autre charge qu'une augmentation d'amortissement qui, en supposant l'opération complète, s'élèvera annuellement à 95,500 fr.

Ces deux opérations réalisées, les obligations de la Compagnie en circulation seront ramenées à deux types :

120,000 obligations 5 0/0, remboursables dans une période de 99 ans et garanties par l'État pour toute cette période;

182,333 obligations 3 0/0, remboursables en 99 ans et garanties par l'État pendant 50 ans.

Les anciens titres non encore échangés subiront probablement une transformation prochaine, et dans tous les cas ils sont, pour ainsi dire, immobilisés dans les portefeuilles et en dehors de la circulation.

En ce qui concerne la somme de 2,600,000 fr. produite par l'échange en obligations à intérêt immédiat des obligations à intérêt différé attribuées aux actionnaires de Marseille à Avignon par la convention du 19 juin 1852, il est à remarquer que cette somme devra leur être remboursée dans le courant de douze années, sous forme d'excédant d'intérêts; il y aura donc lieu, dans le cours de cette période, d'émettre un nombre correspondant d'obligations prises sur celles que notre cahier des charges nous autorise à négocier avec la garantie du gouvernement jusqu'à concurrence de 12,400,000 fr.

Sauf cet emprunt de 2,600,000 fr. à réaliser dans une période de douze ans, vous pouvez considérer le capital dont la réalisation est aujourd'hui assurée comme largement suffisant pour tous nos besoins.

Les recouvrements déjà effectués et les rentrées assurées pour 1853 nous permettront de faire face à toutes les charges jusque vers la fin de 1854. Par conséquent, nous n'aurons certainement jusqu'à cette époque aucun appel à faire à nos actionnaires, en sus des deux versements, l'un de 50 fr. et l'autre de 25 fr., exigibles en 1853.

Les dépenses qui resteront à la charge de la Compagnie au 1er janvier 1853 peuvent en effet être évaluées comme il suit :

Chemin de fer de Lyon à Avignon,	7,000,000
Embranchement de Toulon,	11,235,000
Id. d'Aix,	2,500,000
Total,	20,735,000

Cette dépense sera répartie sur plusieurs années, mais elle portera probablement pour environ 12 millions sur 1855, et pour le surplus sur les deux années suivantes.

Pour faire face à ces besoins, il suffira, selon toute apparence, d'appeler les quatre versements non échus, sur le pied d'un versement par semestre, à partir des derniers mois de 1854.

§ IX.

Situation et résultats de l'exploitation pendant le deuxième semestre de 1852.

Aux termes des traités conclus le 19 juin 1852 avec les Compagnies concessionnaires des diverses lignes formant le réseau du Sud-Est, l'exploitation de ces lignes devait avoir lieu, à partir du 30 juin, pour compte de la Compagnie de Lyon à Avignon, mais la prise de possession était différée jusqu'à l'époque où les traités auraient été ratifiés par les assemblées générales. Pour la ligne de Montpellier seulement, la prise de possession était fixée au 1er août, et la Compagnie dernière devait rester en jouissance jusqu'à cette date.

L'exécution de ces mesures n'a rencontré aucun obstacle sérieux, mais elle a été retardée, d'une part, par les délais fixés par les statuts de quelques-unes des Compagnies rachetées pour la réunion de leurs assemblées générales et, de l'autre, par le nombre et l'importance des opérations qu'entraînait la remise des lignes. On ne doit pas perdre de vue, en effet, qu'il ne s'agissait pas d'une fusion, mais d'un rachat, et que, par suite, la prise de possession devait être précédée de vérifications portant sur tous les détails des exploitations. C'est seulement dans le courant de décembre que ces dernières formalités ont pu être complétées, et par conséquent la prise de possession définitive du réseau n'a eu lieu réellement que le 1er janvier de l'année courante.

Il en est résulté, pendant la durée du dernier semestre de 1852, une situation mixte, dont on comprend dès l'abord tous les inconvénients. Les Compagnies rachetées donnaient à la Compagnie de Lyon à Avignon le concours le plus empressé; mais toutes choses étaient disposées en vue de l'exploitation fractionnée, telle qu'elle avait eu lieu jusqu'alors, et toutes les modifications qu'impliquait l'organisation nouvelle devaient forcément être différées, du moment où elles entraînaient des dépenses.

Ainsi le matériel était insuffisant : les stations incomplètes ; les jonctions des diverses lignes ne se prêtaient pas à un service continu ; l'absence de la seconde voie sur plus de la moitié du parcours de Beaucaire à Nîmes créait les sujétions les plus gênantes, etc.

Il n'était pas possible cependant de prendre des mesures pour faire disparaître ces difficultés et même pour les atténuer, tant que la cession du réseau n'était pas consommée.

De plus, nous avons trouvé une nouvelle source d'embarras dans l'état du matériel de machines des lignes de Montpellier et de Cette, qui appelait, pour une partie, un renouvellement complet, et pour le surplus une réparation à fond. Il a donc fallu remplacer ce matériel, temporairement et jusqu'à ce qu'il ait été convenablement réparé, au moyen d'emprunts faits aux stocks des chemins de Marseille et du Gard, qui n'étaient cependant pas pourvus au delà de leurs besoins.

Malgré ce concours de circonstances défavorables, nous avons réussi, presque immédiatement après que le principe de la réunion a été sanctionné par le Gouvernement, à réaliser la plupart des améliorations que le public était en droit d'attendre de l'unité d'exploitation.

Ainsi, il existait à Nîmes deux gares de voyageurs distinctes, l'une formant la tête de la ligne de Beaucaire, l'autre celle de la ligne de Montpellier. Deux convois seulement correspondaient chaque jour sur ces deux lignes ; les voyageurs arrivés par les autres convois devaient, s'ils voulaient continuer leur route, franchir la distance de 1,500 mètres qui séparait les deux gares. Dès le 1er août, le service a été concentré dans l'une d'elles, la mieux placée par rapport à la ville, et tous les trains ont été mis en correspondance directe.

Les convois de la ligne d'Alais correspondaient assez imparfaitement avec ceux de la ligne de Beaucaire, mais ils étaient tout à fait indépendants de ceux de la ligne de Montpellier. Il a été établi des correspondances directes par tous les trains, aussi bien dans la direction de Montpellier et de Cette que dans celles de Beaucaire, Avignon et Marseille.

Le service entre Montpellier et Marseille était lent et incommode. Il a été complètement réorganisé au mois de novembre. Depuis cette époque, il y a trois départs par jour de Marseille pour Montpellier, et quatre de Montpellier pour Marseille. La Compagnie a créé, à cet effet, un cinquième train de voyageurs entre Nîmes et Montpellier, ce qui permet d'aller et revenir entre les points extrêmes dans la même journée.

La création d'un train auxiliaire entre Avignon et Arles pour desservir dans la soirée les stations intermédiaires, a permis de faire marcher à grande vitesse le train correspondant aux services de bateaux à vapeur du Rhône, et d'amener dans la journée à Montpellier et à Marseille les voyageurs partis le matin de Lyon.

Les pertes de temps aux extrémités des lignes et le défaut de coïncidence dans la marche des convois rendaient, dans l'ancienne organisation, les transports de marchandises si lents que les chemins de fer présentaient à peine un avantage de vitesse sur les autres voies. Ce service a été entièrement remanié, et il est fait aujourd'hui par l'adjonction de trains de nuit, dans les conditions d'exactitude et de célérité les plus satisfaisantes.

Ces diverses modifications se traduisent par des charges assez considérables, eu égard à l'importance actuelle de notre exploitation, car elle correspond à un accroissement annuel de plus de 80,000 kilomètres dans le parcours des trains. Nous n'avons pas hésité cependant à les appliquer. Il nous a paru que c'était pour nous un devoir de ne rien épargner pour faire jouir immédiatement le public de tous les avantages attachés à la concentration du service.

Ainsi, bien loin de nous renfermer rigoureusement dans l'exécution des engagements stipulés dans notre cahier des charges, nous avons anticipé, autant qu'il a été en notre pouvoir, sur les délais qui nous étaient accordés, et nous avons pris l'initiative de toutes les mesures qui nous ont paru devoir être la conséquence logique de la fusion.

Les recettes de toute nature du second semestre de 1852 se sont élevées à 4,579,817 93

Les dépenses à 1,947,653 38

d'où il résulte que le produit net a été de 2,632,164 55

Le rapport de la dépense à la recette d'exploitation a été par conséquent de 42 1/2 0/0.

Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses et les recettes de juillet de la ligne de Montpellier à Nîmes, laquelle n'a été exploitée pour compte de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée qu'à partir du 1er août, d'où il suit que, pour obtenir le produit effectif du réseau pendant le semestre, il y a lieu de tenir compte des recettes réalisées en juillet sur la ligne de Montpellier à Nîmes, lesquelles se sont élevées à la somme de 104,453 fr. 65 c.

Savoir :

Voyageurs.	75,766	05
Bagages, voitures, chevaux et chiens.	2,648	35
Messagerie.	2,344	85
Petite vitesse.	23,694	40
Total pareil.	104,453	65
Cette somme ajoutée au chiffre ci-dessus	4,579,817	93
donne pour la recette totale du réseau pendant le 2e semestre de 1852.	4,684,271	58

La somme de 4,579,817 fr. 93 c. qui constitue la part de notre Compagnie dans ces recettes se répartit comme suit :

(Voir le tableau ci-contre.)

Vous trouverez dans les annexes les détails statistiques qui peuvent présenter quelque intérêt. Nous nous bornons à citer ici les plus saillants.

L'augmentation du produit, comparé à celui de 1851, a été :

Pour les voyageurs, sur la ligne de Marseille, de		20 0/0
Pour id. sur celles de la rive droite, de		13 0/0
Pour la messagerie,	Marseille.	11 0/0
—	Rive droite.	78 0/0
Petite vitesse,	Marseille.	42 0/0
—	Rive droite.	11 0/0

Exportation.		Ligne de Marseille à Avignon.	Lignes de la rive droite du Rhône.	Totaux.
Grande vitesse.	Voyageurs........................	1,287,233 05	837,093 02	2,124,346 07
	Bagages, voitures, chevaux et chiens...	127,851 23	50,997 75	136,849 »
	Marchandises et articles de messagerie..	97,772 35	43,144 22	140,916 57
Petite vitesse. —	Marchandises et bestiaux.............	977,625 60	1,165,184 87	2,142,810 57
	Totaux........	2,490,5[illegible]2 25	2,076,519 86	4,566,922 11

Recettes diverses.

Talus et plantations............................	2,100 77	12,895 82
Loyers............................	10,786 05	
Total général............................		4,579,817 93

L'accroissement du tonnage des marchandises transportées a été également, par rapport au deuxième semestre de 1851, sur la ligne de Marseille, de 56 0/0. Le tonnage total transporté sur cette ligne est, pour 1852, de 298,215 tonnes, et encore, par suite de causes qui disparaîtront dès que la ligne sera prolongée jusqu'à Lyon, une grande partie du mouvement échappe-t-elle au chemin de fer.

Nous avons dit que les dépenses du semestre s'élevaient à la somme de 1,947,653 38.

(*Voir le détail aux annexes.*)

Ce que nous avons dit des conditions dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation pendant le second semestre 1852 indique suffisamment qu'une discussion détaillée des chiffres dont se compose cette dépense serait sans intérêt. Nous nous bornerons en conséquence à vous faire remarquer que le chiffre total en est extrêmement modéré.

En somme, les résultats de l'exercice 1852 sont très-satisfaisants. Ils justifient et dépassent les prévisions que nous avions présentées dans notre rapport à l'assemblée générale du 31 août de l'année dernière.

En effet, nous avions évalué les produits bruts annuels des lignes actuellement exploitées, pour chacune des trois premières années de notre exploitation, à 8 millions, savoir :

Ligne de Marseille à Avignon.	4,200,000 »
Lignes de la rive droite du Rhône.	3,800,000 »
	8,000,000 »

Les produits de 1852 ont été les suivants :

Ligne de Marseille à Avignon.	4,356,193 70
Lignes de la rive droite du Rhône.	3,979,435 23
Recettes diverses.	12,895 82
	8,348,523 75

Notre estimation moyenne des trois premières années se trouve donc dépassée, dès 1852, de plus de 300,000 fr.

Il est vrai que la réduction du tarif des houilles doit amener, à partir du 1er janvier 1853, une diminution de recette que nous avons estimée à 500,000 fr. dans le rapport du 31 août. Mais, comme nous l'avions prévu, cette diminution est compensée en grande partie par l'accroissement du trafic spécial des houilles, et elle est plus que couverte par les augmentations que présentent tous les autres services. Ainsi les produits des lignes de la rive droite ont diminué, sous l'influence du tarif réduit des houilles, pendant le premier trimestre de l'exercice courant, seulement de 54,301 01 ; ce qui donnerait, pour la diminution de l'année entière, en supposant que cette branche de trafic restât stationnaire, 220,000 fr. environ, c'est-à-dire moins de la moitié de la réduction basée sur le trafic des années antérieures. Les autres services ont tous présenté une augmentation notable, et, en résumé, les résultats de l'exploitation pendant les trois mois qui viennent de s'écouler sont les suivants :

Voyageurs	720,490 75	
Bagages, voitures, chevaux et chiens	50,300 75	
Marchandises et articles de messagerie	86,269 80	
		856,061 30
Marchandises et bestiaux	630,158 15	
Houille	325,034 55	
		955,192 70
Total		1,801,254 »
Produit de la période correspondante de 1852		1,689,664 06
Augmentation en 1853		111,589 94

Et il importe de remarquer que, pendant les trois mois qui viennent de s'écouler, diverses causes accidentelles se sont réunies pour diminuer temporairement l'activité de nos transports. Nous citerons notamment la baisse des eaux du Rhône, qui a amené une interruption de près d'un mois dans la navigation, et les mauvais temps qui ont réduit considérablement la circulation des voyageurs pendant les mois de février et de mars.

§ X.

Service de correspondance par bateaux à vapeur sur le Rhône.

A mesure que se poursuivent les travaux de la ligne de Lyon à Avignon et que le moment approche de l'ouverture de la section de Valence, le Conseil d'administration se préoccupe chaque jour davantage de la nécessité d'établir des moyens de correspondance, par le Rhône, entre les sections en exploitation et Lyon. Ce service, si nous parvenons à l'organiser dans de bonnes conditions, produirait certainement les meilleurs résultats. Il ne profiterait pas seulement à vos intérêts, mais le public y trouverait aussi les garanties de régularité, d'exactitude et de confort qui lui font si complétement défaut en ce moment.

Dans notre pensée persévérante, la navigation du Rhône doit être pour le chemin de fer plutôt un auxiliaire qu'un ennemi. Quelques-unes des Compagnies qui desservent le Rhône semblent, il est vrai, vouloir se placer sur le terrain de la lutte, et nous entraîner ainsi dans la voie d'une concurrence que l'avancement de nos travaux ne tarderait pas à rendre inégale et ruineuse pour la navigation. Mais d'autres entreprises sont animées d'un esprit différent ; elles désirent combiner leur service avec le nôtre, dans une pensée de bonne entente et de manière à concilier des intérêts qui n'ont rien de contraire. Des traités ont été signés avec ces Compagnies et sont en ce moment soumis à l'approbation du gouvernement. Nous attendons avec confiance les résultats de son examen. La mise en vigueur de ces traités serait certainement le moyen le plus efficace pour protéger la navigation elle-même contre les effets d'une concurrence déréglée. Cette conciliation des intérêts, sous le patronage de l'administration publique, paraîtra sans doute au gouvernement la meilleure solution d'un problème difficile ; et, en ce qui nous concerne, nous serons toujours disposés à adopter les mesures propres à ménager la transition entre l'état de choses actuel et celui que doit créer la mise en exploitation du parcours entier de notre ligne.

Nous avons besoin, pour suivre cette voie jusqu'au bout, de pouvoirs assez étendus ; l'instruction administrative à laquelle sont et devront être soumis les traités déjà signés et ceux qui se préparent ne nous permet pas de vous en donner le texte. Nous avons dû, dès lors, nous borner à vous faire connaître quelle est la pensée qui a présidé à leur préparation. Si vous nous accordez les pouvoirs qui nous sont nécessaires, et qui font l'objet de l'une des résolutions que nous avons l'honneur de vous soumettre, nous persévérerons avec pleine confiance dans la voie des négociations engagées.

§ XI.

Convention avec l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

Nous nous proposons de vous exposer, avec les développements sans lesquels il serait difficile d'en avoir une intelligence complète, les négociations que nous avons récemment engagées avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon (concession de 1846), et qui ont eu pour résultat de remanier et d'améliorer dans plusieurs de ses dispositions le traité du 21 décembre 1851.

Ce traité, ratifié dès le 26 avril 1852 par un vote spécial de l'assemblée générale des actionnaires, et dont nous allons d'ailleurs rappeler sommairement les clauses principales, créait pour notre Société des engagements auxquels il était de notre devoir de faire loyalement honneur. 20,000 actions de la Compagnie étaient à la disposition des actionnaires de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, dans la proportion d'une action nouvelle contre quatorze actions et quinze centièmes d'actions anciennes. Ces 20,000 actions, dont l'émission était d'ailleurs soumise à des délais et à certaines conditions restrictives, devaient être délivrées aux ayants droit, libérées des cinq premiers dixièmes, ou soit de 250 fr. Quant aux derniers 250 fr., ils devaient être payés en espèces et soumis aux mêmes conditions de versement que la généralité des actions.

Ainsi, pour 20,000 actions d'une valeur nominale et représentative de 10 millions, notre Compagnie recevait :

En éventualités, 5 millions ;

En argent, 5 millions.

Si les éventualités restaient un titre sans valeur, c'est-à-dire si l'État ne remboursait, ni en totalité ni en partie, le cautionnement retenu à l'ancienne Compagnie, le sacrifice imposé par le traité à notre Société était un sacrifice de 5 millions. Mais le remboursement, soit intégral, soit partiel, entrait dans les prévisions réciproques des deux parties contractantes ; le remboursement intégral pouvait entraîner la résiliation pure et simple du traité ; le remboursement partiel donnait lieu au partage par moitié des sommes recouvrées entre l'ancienne et la nouvelle Société.

Vous savez, Messieurs, que ce dernier cas s'est réalisé, et qu'un décret, en date du 6 mars dernier, a autorisé la restitution aux concessionnaires de 1846, par voie de transaction, de la somme de 5 millions formant la moitié du cautionnement versé par l'ancienne Compagnie dans les caisses de l'État. Cette

restitution, qui, sans réaliser complétement nos espérances, témoigne néanmoins de l'esprit d'équité et de réparation dont le gouvernement est animé envers les grandes associations, est un fait doublement heureux. D'une part, il atténue l'importance de nos sacrifices; d'autre part, il nous a offert une occasion favorable de remanier à l'avantage commun quelques-unes des dispositions du traité du 23 décembre 1851.

Plusieurs de ces dispositions, en effet, n'étaient pas suffisamment explicites et donnaient lieu, de la part des deux Compagnies contractantes, à une interprétation différente. Cette divergence, qui portait principalement sur la clause éventuelle de résiliation et sur l'époque de la mise en demeure des porteurs d'éventualités, aurait pu amener un regrettable conflit. De plus, nous venons de rappeler que le traité de 1851 attribuait aux porteurs d'éventualités des actions d'une nature particulière, et fixait à une époque éloignée le moment de la délivrance effective de leurs titres, ainsi que celui où la jouissance des intérêts devrait commencer pour eux. Les titres destinés à cette catégorie de nos actionnaires se trouvaient donc frappés d'une cause grave de dépréciation, sans avantage pour nos propres actions, qui pouvaient même, dans une certaine mesure, souffrir de ce défaut d'homogénéité dans les divers éléments dont se compose notre capital social.

Dissiper ces obscurités, supprimer les délais onéreux, ramener toutes les actions à l'unité, c'était là tout naturellement un terrain bien choisi pour des concessions réciproques. Des négociations ont été engagées aussitôt après le décret du 6 mars avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie, et elles ont abouti à la convention dont il va vous être donné lecture et que nous soumettons à votre ratification.

(Voir le texte du Traité, annexe n° 1.)

Comme vous le voyez, Messieurs, la nouvelle convention modifie quelques-unes des conditions du traité de 1851, mais elle ne change rien à la disposition principale qui en constitue l'essence. Le nombre d'actions attribuées aux porteurs d'éventualités reste le même : vingt mille actions. Rien n'est changé non plus à la proportion de répartition : quatorze éventualités et quinze centièmes, pour une action de Lyon à la Méditerranée.

Seulement les actions attribuées aux porteurs d'éventualités, qui n'auraient été libérées que de 250 fr., le seront de 300 fr.

Ces actions, qui seraient demeurées attachées à la souche jusqu'à l'appel du sixième dixième, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1854, seront au contraire délivrées dans un très-bref délai.

Enfin ces actions, qui n'auraient commencé à avoir droit à un intérêt qu'à partir de l'ouverture de la section d'Avignon à Valence, seront créées jouissance du 1er avril 1853.

En échange de ces concessions, les 5 millions restitués par le Trésor, et qui auraient dû donner lieu à un partage par moitié, sont versés intégralement dans la caisse de notre Compagnie, et, au moment où nous vous parlons, ce versement a déjà été effectué.

Ce recouvrement, qui devient partie intégrante de notre capital social, rend possible une réduction proportionnelle dans les appels à faire sur les actions, et l'art. 4 du traité stipule que les 70,000 actions qui composent notre capital actuel seront, dès qu'elles auront été libérées de 250 fr., et par suite transformées en titres au porteur, libérées du sixième dixième, « au » moyen de l'attribution qui leur sera faite de la somme » de 50 fr. à prélever sur les 5 millions restitués par » l'État à l'ancienne Compagnie, » soit, pour 70,000 actions, 3,500,000 fr.

Sans doute, Messieurs, vous jugerez comme nous qu'il ne pouvait pas être fait un emploi à la fois plus convenable et plus régulier d'un recouvrement qui, par sa nature incertaine et aléatoire, n'était entré pour rien dans la formation de notre capital social primitif.

En effet, notre Société s'est constituée dans la double hypothèse que le traité du 23 décembre 1851 recevrait son exécution pure et simple, ou que, dans le cas d'une restitution intégrale par l'État du cautionnement de l'ancienne Compagnie, ce traité serait résilié.

Dans l'hypothèse de l'exécution du traité, notre capital se composait de :

70,000	actions, versant chacune 500 fr.	35,000,000	»
20,000	actions, réservées aux porteurs d'éventualités, versant chacune seulement 250 francs.	5,000,000	»
90,000	actions, versant ensemble.	40,000,000	

Dans l'hypothèse de la résiliation du traité, le nombre des actions était réduit à 80,000, mais le chiffre du capital réalisé était le même :

80,000	actions, versant chacune 500 fr.	40,000,000	»

Par l'application que nous vous proposons de donner aux 5 millions qui nous sont versés par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie, notre fonds social se trouvera composé de la manière suivante :

70,000	actions verseront chacune 450 fr.	31,500,000	»
20,000	actions, attribuées aux porteurs d'éventualités, verseront 200 fr.	4,000,000	»
	Versement des liquidateurs de l'ancienne Compagnie.	5,000,000	»
90,000	actions. Capital réalisé.	40,500,000	»

Ainsi, 40 millions de fonds social dans l'une ou l'autre des combinaisons prévues par les statuts de 1852; 40,500,000 fr. dans la combinaison définitive que nous vous proposons d'adopter : c'est donc aujourd'hui 500,000 fr. au delà des prévisions de notre constitution primitive qui se trouveront acquis à notre capital social. Nos ressources sociales, loin d'être amoindries, sont au contraire sensiblement améliorées.

Toutefois, Messieurs, il nous a paru que ce versement de 50 fr., ainsi opéré d'office sur vos actions, ne devait pas avoir pour résultat de grever la Société d'un service d'intérêts pendant la période de l'exécution des travaux. Les intérêts afférents à ce sixième dixième seront acquittés, il est vrai, à leurs échéances respectives, et de la même manière que pour les sommes déjà appelées ou qui le seront à l'avenir; mais afin que ces intérêts ne puissent en aucun cas être prélevés sur notre capital, nous vous proposons de décider que quatre semestres, soit 4 fr. par action, seront dès à présent retenus et compensés jusqu'à due concurrence dans le règlement qui fait l'objet de la troisième des résolutions sur lesquelles vous êtes appelés à voter aujourd'hui.

Vous remarquerez d'ailleurs que la retenue de 4 fr. par action n'est que provisoire, puisque cette somme vous sera restituée semestriellement, et sous forme d'intérêts, jusqu'au moment où, par la mise en exploitation de la ligne entière, ces intérêts eux-mêmes devront se confondre dans la formation et la distribution des dividendes.

Enfin, cette retenue est l'équivalent de la retenue de 25 c. par éventualité stipulée par le dernier paragraphe de l'art. 2 de la convention du 26 mars, et qui a pour objet, porte ce paragraphe, « de couvrir la » Compagnie de Lyon à la Méditerranée des intérêts » qu'elle aura à servir pendant la période de la » construction, sur le sixième versement des actions » délivrées aux porteurs d'éventualités. »

Nous vous demandons d'appliquer la même disposition à vos propres actions, et de donner ainsi une sanction nouvelle à la règle d'égalité entre les actions, sans distinction d'origine, qui a servi de base à la convention du 26 mars.

Comme condition accessoire, le traité du 26 mars charge notre Compagnie de la suite de la liquidation de la Société de 1846. Ce mandat n'a rien d'onéreux pour nous; les rapports qui vont nécessairement s'établir entre notre Compagnie et les porteurs d'éventualités nous rendront facile l'exécution de cette clause, qui a pour l'ancienne Compagnie le grand avantage de mettre un terme à la gestion des liquidateurs et de permettre, à ceux-ci d'opérer, par notre intermédiaire et sans surcroît de frais, la répartition du faible résidu que présente la liquidation.

Tel est dans son ensemble le traité que nous soumettons à votre approbation. Il n'entre point dans notre mission, et ce n'est pas à nous qu'il appartiendrait, si la chose était nécessaire, de faire ressortir les avantages qu'il présente au point de vue de l'intérêt des porteurs d'éventualités. Le haut cours auquel se maintiennent ces titres témoigne d'ailleurs surabondamment du sentiment général à cet égard.

Mais, en ce qui vous concerne, la convention du 26 mars améliore d'une manière très-sensible la situation que le traité de 1851 avait faite à notre Société, et, ce qui n'est pas moins appréciable, elle termine, de manière à satisfaire tous les intérêts, une affaire difficile, et qui a longtemps pesé comme une menace de dépréciation toujours imminente sur la valeur de nos actions.

Si, comme nous l'espérons, vous ratifiez le traité, il restera seulement à pourvoir à quelques mesures d'exécution.

Par l'effet des versements appelés jusqu'à ce moment, et dont le dernier a été effectué dans le courant du présent mois, 70,000 actions qui composent notre capital social actuel ne sont libérées que de 225 francs. Les 25 francs nécessaire pour compléter le versement des cinq premiers dixièmes et autoriser la transformation des titres nominatifs en titres au porteur, ne seront exigibles que le 1er octobre prochain. Ce versement peut, il est vrai, s'opérer dès aujourd'hui sous escompte, mais cette anticipation est purement facultative. Or, nos actionnaires doivent tous attacher un grand prix à ce que la transformation de leurs actions en titres au porteur, et la mention du versement d'office qui en sera la conséquence, s'opèrent dans un bref délai. Si cette mesure était différée, nos propres actions se trouveraient, à l'égard de celles qui vont être délivrées aux porteurs d'éventualités, placées dans une condition d'infériorité très-nuisible à leur valeur. Cette situation ne pourrait se prolonger plusieurs mois encore sans de graves inconvénients dont vous seriez les premiers, les seuls à souffrir.

Nous venons donc vous demander de rendre obligatoire l'anticipation qui était facultative, et de fixer au 15 mai prochain l'appel des 25 francs dont l'exigibilité avait d'abord été, par une décision du Conseil d'administration, reculée jusqu'au 1er octobre. Sans nous préoccuper de la question de savoir si une telle mesure entrait ou non dans les pouvoirs que l'art. 7 des statuts confère à votre Conseil d'administration, nous nous sommes fait un devoir de la soumettre à votre sanction. Si vous l'adoptez, nous serons en mesure de délivrer, à partir du 15 mai prochain, des titres au porteur libérés de 300 francs; la distribution du dividende se fera à la même époque, et sous forme de compensation avec le versement à opérer. Les quatre opérations :

Distribution du dividende afférent à l'exercice de 1852;

Versement de 25 francs;

Imputation du versement d'office des 50 francs prélevés sur les 5 millions;

Transformation des titres nominatifs en titres au porteur, s'accompliront ainsi simultanément et de manière à ne nécessiter qu'un seul déplacement.

Enfin, nous prendrons les dispositions nécessaires pour qu'à partir de la même époque du 15 mai, les titres au porteur libérés de 300 francs soient seuls admis à la négociation. Il est très-important, en effet, pour la facilité et la clarté des transactions, de déterminer une époque invariable à partir de laquelle il ne pourra être vendu ou acheté que des titres libérés d'office des 50 francs prélevés sur le versement effectué par les liquidateurs de la Compagnie de Lyon à Avignon.

§ XII.

Participation d'intérêt au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Par votre délibération du 31 août dernier, vous nous avez autorisés à régler la participation de notre Compagnie au Sous-Comptoir des chemins de fer, dans la proportion de l'accroissement de notre propre capital, tant en actions qu'en obligations.

Notre intérêt dans cet utile établissement, qui a déjà rendu et pourra rendre encore de si importants services à l'industrie des chemins de fer, s'élève aujourd'hui à la somme de 333,500 francs.

Nous avons reçu du Sous-Comptoir l'intérêt à 5 0/0 des fonds versés par notre Compagnie, plus 1/2 0/0 de dividende qui figurent dans le produit de nos placements de fonds pour l'exercice de 1852.

§ XIII.

Résultats des conventions annexées à la loi du 8 juillet 1852.

Le produit net de l'exploitation pendant le second semestre de l'exercice 1852 est, d'après ce qui précède (voir plus haut), de. . . . . . 2,632,164 55.

Les charges à imputer sur ce produit net, en vertu des conventions annexées à la loi du 8 juillet, sont les suivantes :

Avignon à Marseille. — Un semestre d'intérêts sur la portion émise de l'emprunt de 30 millions. 717,007 25

Un trimestre d'intérêts à 40,000 obligations à intérêt différé. 150,000 »

Chemins de fer du Gard. — Un semestre d'intérêts à 30,000 obligations à 40 fr. l'une. 600,000 »

Montpellier à Cette. — Un semestre d'intérêts à 13,000 obligations à 20 fr. l'une. 130,000 »

Montpellier à Nîmes. — Cinq mois d'intérêts à 625 obligations à 40 fr. l'une. 10,416 67

Total. 1,607,423 92

Le bénéfice réalisé pendant le deuxième semestre de 1852 sur les lignes rachetées est donc de 1,024,740 63

A la vérité, les produits du deuxième semestre de 1852 n'ont eu à supporter qu'un trimestre d'intérêt sur les obligations délivrées aux actionnaires de la ligne de Marseille à Avignon, et, d'un autre côté, l'abaissement du tarif des houilles n'opérant qu'à partir du 1er janvier, il n'y a eu de ce chef aucune réduction sur les recettes. Mais, malgré l'influence de cet abaissement, les produits déjà acquis sur l'exercice 1853 nous donnent l'assurance que les résultats de cet exercice ne seront pas moins favorables.

En effet, les produits du premier trimestre de 1853 donnant un excédant de 111,900 fr., il est à peu près certain que la recette de cet exercice dépassera celle de 1852. Nous pouvons donc, sans crainte d'erreur, appliquer à 1853 le chiffre de la recette de 1852: soit en nombre rond 8,400,000 »

Les frais d'exploitation ont été pour l'exercice 1852 en moyenne de 42 1/2 0/0. En admettant que cette proportion ne varie pas, et il est probable qu'elle diminuera, ces frais seront pour 1853 de 3,550,000 »

Le produit net de 1853 peut donc être calculé à un minimum de 4,850,000 »

Les charges résultant des traités de rachat pour l'exercice de 1853 sont les suivantes:

Avignon à Marseille. — Un an d'intérêts à 40,000 obligations à intérêt différé. 600,000

Id. à l'emprunt. 1,500,000

Chemins de fer du Gard. — Un an d'intérêts à 30,000 obligations. 1,200,000

Montpellier à Cette. — Un an d'intérêts à 13,000 obligations. 260,000

Montpellier à Nîmes. — Un d'intérêts à 625 obligations. 25,000

3,585,000 »

Le bénéfice sur les lignes rachetées sera donc, en 1853, au moins de 1,265,000 »

Si maintenant on envisage séparément les résultats donnés par le chemin de fer de Marseille à Avignon et par les lignes de la rive droite du Rhône, en rapprochant le produit net de ces lignes des charges qui leur sont spéciales, on trouve ce qui suit:

Deuxième semestre 1852.

(Rive gauche du Rhône.)

Produit brut du chemin de fer de Marseille à Avignon, 2,503,398 07

Frais d'exploitation, 1,013,264 44

Produit net, 1,490,133 63

Charges, 867,007 25

Bénéfice, 623,126 38

(Rive droite.)

Produit brut, 2,076,410 86

Frais d'exploitation, 934,388 94

Produit net, 1,142,030 92

Charges, 740,416 67

Bénéfice, 401,614 25

Exercice 1853. — Année entière.

(Rive gauche du Rhône.)

Produit brut probable, 4,600,000 »

Frais d'exploitation 40 0/0, 1,840,000 »

Produit net, 2,760,000 »

Charges, 2,100,000 »

Bénéfice, 660,000 »

(Rive droite.)

Le produit net des lignes de la rive droite a été, pour l'année entière 1852, de 3,979,534 23

Par suite de la réduction du tarif des houilles, le premier trimestre de 1853 a éprouvé sur le trimestre correspondant de 1852, une réduction de 54,401 fr. 01.

Il y a lieu de croire que cette réduction dans les recettes sera bientôt couverte par les excédants de trafic; mais en supposant qu'elles se maintiennent sur le même pied, c'est-à-dire d'environ 17,000 fr. par mois, la réduction totale serait, pour l'année, de 220,000 »

Ce qui porterait le chiffre probable du produit brut de 1853 à environ, 3,800,000 »

Les frais d'exploitation calculés à 45 0/0 (art. 2 du traité du 19 juin), à 1,710,000 »

Et le produit net à 2,090,000 »

A déduire les charges de l'exercice, 1,485,000 »

Bénéfice, 605,000 »

En 1854, les charges du réseau de la rive droite augmenteront inévitablement de 50,000 fr. applicables aux chemins de fer du Gard, et de l'intérêt des sommes dépensées pour l'amélioration du réseau.

En effet, en exécution de la convention du 19 juin, la Compagnie des chemins de fer du Gard a droit, le 1er juillet 1854, à la délivrance de 1,250 obligations, jouissance du 1er juillet 1853, pourvu que le produit net des lignes de la rive droite du Rhône, calculé à 55 0/0 de la recette brute pendant l'exercice précédent, excède de 100,000 fr. au moins les charges afférentes aux lignes de la rive droite.

Or, il résulte des chiffres ci-dessus que les premières échéances des annuités éventuelles à délivrer à la Compagnie des chemins de fer du Gard sont assurées, même avec les recettes actuelles et sans tenir compte des augmentations qu'un avenir prochain ne peut manquer d'amener sur ces lignes. C'est assurément une supposition très-modeste que d'admettre que l'augmentation du produit net dans les cinq années qui vont suivre et dans lesquelles s'ouvriront successivement les sections de Lyon à Avignon, de Rognac à Aix, de Marseille à Toulon et de Cette à Bordeaux, suffira pour couvrir le montant des annuités à délivrer à la Compagnie du Gard, et l'intérêt des fonds dépensés en améliorations; et avec cette prévision qui vous paraîtra sans doute très-réservée, nous sommes autorisés à considérer le bénéfice de 605,000 fr., donné en 1853 par le réseau de la rive droite comme un minimum qui sera très-probablement dépassé les années suivantes, nonobstant la délivrance des cinq annuités éventuelles auxquelles a droit la Compagnie des chemins du Gard.

En résumé, donc, un bénéfice minimum en 1853, sur la rive droite, de 605,000

Sur la rive gauche, de 660,000

Et, pour les deux rives, de 1,265,000

Tel est le résultat, désormais acquis, de l'annexion que vous avez consacrée par votre vote du 1er août 1852.

§ XIV.

Règlement du dividende pour 1852.

Il résulte des chiffres qui précèdent que la somme disponible sur les produits de l'exploitation est, toutes charges déduites, de 1,024,740 63

Nous vous proposons de déduire de ce produit net, et de mettre à la charge de l'exploitation la moitié des frais généraux de l'exercice, soit 77,500 »

Reste disponible, 947,240 63

Les intérêts à servir en 1852 aux actions et aux obligations de la Compagnie s'élèvent à 330,000 »

Mais les produits des placements de fonds s'élevant à 382,016 04

couvrent cette charge et laissent même un excédant de 52,016 0

Il n'y a donc de ce chef aucune déduction à faire sur les 947,000 fr. formant le produit net, qui sont dès lors entièrement disponibles, et pourraient sans difficulté vous être distribués.

Mais le Conseil d'administration ne croit pas qu'il y ait lieu de répartir l'intégralité de cette somme, et, dans le but d'augmenter les ressources de l'exercice 1853, il vous propose de borner le dividende de 1852 à 8 fr. par action, soit en tout 640,000 »

Et de porter à nouveau l'excédant, soit 307,240 63

Plus le solde du compte de placements de fonds, soit 52,016 04

Somme portée à nouveau 359,256 67

§ XV.

Résumé et conclusion.

Nous avons pensé qu'il convenait dans ce rapport, le premier que nous ayons à adresser aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, d'entrer, même au prix d'un excès de longueur, dans les développements propres à leur faire apprécier en connaissance de cause les chances de l'entreprise, aujourd'hui très-complexe, dans laquelle ils se sont engagés avec nous.

Les résultats de l'exposé détaillé que nous venons de vous présenter peuvent au reste être résumés en quelques mots et en quelques chiffres.

1° Les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon sont en grande activité sur toute la ligne. On peut compter que cette ligne sera ouverte jusqu'à Valence au 1er mai 1854 et jusqu'à Lyon un an après. Peut-être même pourra-t-on rapprocher de quelques mois, l'achèvement de la deuxième section.

Les travaux de l'embranchement de La Joliette seront achevés dans le courant de 1853. Ceux de l'embranchement d'Aix seront commencés incessamment et conduits de manière à ce que cette ligne soit achevée dans le premier semestre de 1855.

2° La dépense totale à faire, soit pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à Avignon, soit pour l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par la loi du 8 juillet 1852, ne saurait dépasser dans aucun cas le chiffre indiqué dans nos prévisions du 1er août 1853, de 126,000,000 »

Sur cette somme il a été dépensé en 1852 5,184,497 00

3° Les ressources aujourd'hui assurées et en grande partie réalisées s'élèvent à 126,956,778 86

Soit 3,356,778 86 de plus que notre évaluation de 1852.

Sur cette somme nous avons réalisé en 1852 30,427,000 »

Nous réaliserons en 1853 environ 53,879,000 »

Le solde à recouvrer en 1854 et années suivantes sera donc seulement de 42,650,000 »

4° Par suite des versements déjà effectués ou qui vont s'effectuer le 15 mai prochain, les actions vont être libérées de 300 fr.; les ressources déjà réalisées ou à réaliser en 1853 nous permettront d'ajourner tout nouvel appel, jusqu'à la fin de 1854, et les 18 millions représentant les quatre derniers versements pourront être répartis sur deux années, de la fin de 1854 à la fin de 1856.

5° Les recettes brutes du réseau aujourd'hui exploité, qui avaient été évaluées dans notre rapport du 31 août à 8 millions pour chacune des trois premières années d'exploitation, ont été, en 1852, de 8,348,000, sur lesquels le semestre acquis à notre Compagnie est de 4,579,817 03

Les frais d'exploitation pendant le 2e semestre de 1852 ont été de 1,947,653 38

Soit 42 0/0 de la recette brute,

Et le produit net de	2,632,164 55

6° Les charges provenant des lignes rachetées et imputables sur le deuxième semestre de 1852 s'élèvent à 1,607,423 92

Et le bénéfice de l'exploitation, toutes charges déduites, s'élève à la somme de	1,024,740 63
Applicable au chemin de Marseille à Avignon, pour	623,126 38
Et au réseau de de la rive droite pour	401,614 25

7° Malgré la réduction du tarif sur les houilles, la recette totale des trois premiers mois de l'exercice 1853 dépasse de 111,589 fr. 94 c. celle des trois mois correspondants de l'exercice 1852. Il est donc à peu près certain que le produit de 1853 dépassera celui de 1852. En le supposant le même, soit en nombre rond de 8,400,000 fr., et en admettant que les frais d'exploitation n'éprouvent pas de réduction, le produit net de cet exercice serait de 4,850,000 »

Les charges afférentes aux lignes rachetées devant être pour cet exercice de	3 585,000 »
Le bénéfice net sera donc au moins de	1,265,000 »
Provenant, savoir :	
De la rive gauche,	660,000 »
De la rive droite,	605,000 »

C'est le moindre bénéfice que nous devons attendre pour 1853 des lignes rachetées en vertu de la loi du 8 juillet; et bien que les charges des lignes de la rive droite doivent s'accroître en cinq années de 250,000 f., par suite de la délivrance des annuités éventuelles dues à la Compagnie des chemins du Gard en vertu de l'art. 2 du traité du 19 juin, il est très-probable que les bénéfices des années suivantes dépasseront notablement le minimum calculé pour 1853.

8° La distribution d'un dividende de 8 fr par action pour 1852, laissera sur le bénéfice de 1852 un excédant de 307,240 63

Qui, ajoutés à l'excédant des placements de fonds sur les intérêts à servir au capital, de	52,016 04
Nous permet de porter à nouveau et de mettre en réserve, pour les besoins de l'exercice 1853, la somme de	359,256 67

Vous le voyez, Messieurs, jusqu'à ce jour toutes les prévisions qui vous avaient été présentées lors de votre dernière réunion ont été justifiées et dépassées.

L'évaluation de la dépense est confirmée, les ressources se sont accrues de plus de 3 millions, le moment de l'achèvement de la ligne de Lyon à Avignon a été rapproché, le produit de l'exploitation dépasse déjà notablement pour 1852 l'estimation moyenne qui en avait été faite pour les trois premières années de notre exploitation.

Si donc la loi du 8 juillet a été favorable aux Compagnies rachetées, si elle a eu pour effet de relever des entreprises en souffrance, et de vivifier ainsi des capitaux considérables que l'isolement des lignes, l'impuissance des petites Compagnies et les agitations politiques avaient à peu près anéantis, ce résultat a été obtenu, non-seulement sans qu'il en coûte rien à notre Compagnie, mais en lui procurant déjà des bénéfices importants qui en présagent, de plus considérables encore pour l'avenir. Et ce résultat, l'instinct l'avait deviné; car la réalisation de la fusion des lignes du Midi a eu immédiatement pour effet d'augmenter le crédit et la consistance de notre Compagnie.

Les principes si larges et si libéraux qui ont dirigé le gouvernement dans cette occasion, ont donc porté leurs fruits en ce qui concerne les Compagnies.

En ce qui touche le public et le gouvernement lui-même, les résultats ne sont pas moins satisfaisants ni moins considérables. Le rapprochement de l'ouverture du chemin si important de Lyon à Avignon, la prochaine exécution des embranchements d'Aix et de Toulon, l'amélioration déjà obtenue dans le service des lignes aujourd'hui exploitées, celle qui résultera des travaux qui s'exécutent sur ces lignes et de la transformation d'une grande partie de leur matériel, la réduction à moitié des tarifs sur les houilles, les sels, les fontes brutes, et l'accroissement de 20 à 30 kil. du poids des bagages alloué à chaque voyageur, telle est la part que la loi du 8 juillet a faite au public.

Nous savons que des plaintes se sont élevées et même ont été adressées à l'administration parce que ces résultats ne se réalisaient pas assez promptement au gré de quelques impatiences. Mais d'abord ces plaintes se rapportent, pour la plupart, à une époque où notre Compagnie n'était pas encore en possession. Quelle que soit d'ailleurs la bonne volonté qui anime votre Conseil d'administration, il ne dépend pas de lui d'opérer en un seul instant, par un coup de baguette magique, la transformation des lignes et du matériel dont il vient à peine de prendre possession. Au moins faudrait-il, avant de se plaindre, et surtout avant d'accuser la Compagnie, lui laisser le temps d'accomplir ces réformes et ces transformations, qui exigent une dépense de plusieurs millions, et qu'on voudrait voir achevées avant même qu'elles aient pu être commencées.

Les résultats réalisés dans l'intérêt du public sont donc déjà considérables, et il jouira bientôt de tous ceux que la loi a eu pour but de lui assurer. Voici maintenant la part de l'Etat.

Le Trésor public a recouvré toutes les sommes qu'il avait prêtées aux diverses Compagnies du réseau, savoir :

De la Compagnie de la Grand'Combe	4,000,000 »
De la Compagnie de Marseille à Avignon	1,714,500 »
Il reçoit de plus de notre Compagnie	9,700,000 »
En tout	15,414,500 »

Le service des postes est devenu gratuit sur toutes les lignes. Les améliorations du tarif stipulées en faveur des militaires, du service des prisonniers, etc., sont déjà en vigueur.

Ces avantages pour l'Etat, pour le public, pour les Compagnies anciennes, pour la Compagnie nouvelle, ces résultats si prompts, si satisfaisants, à quelle cause faut-il les attribuer? Sont-ils dus aux sacrifices faits par le Trésor public? En aucune façon : Le Trésor public recouvre des sommes importantes, et l'Etat abandonne seulement le chemin de fer de Montpellier à Nîmes, qui représente pour lui un fermage annuel d'environ 400,000 fr. C'est la seule concession qu'il fasse, et cette concession lui est largement payée par le versement d'une subvention de 9,700,000 fr., par le remboursement des fonds qui lui sont dus et par les autres avantages stipulés en sa faveur. Si donc l'importance des résultats obtenus ou prochains ne peut être mise en doute, si leur réalisation ne coûte rien à qui que ce soit, c'est qu'il y a dans le principe même qui a inspiré la loi du 8 juillet une puissance et une fécondité qu'on essaierait en vain de contester. — L'isolement, la division, le morcellement sont, dans tous les temps et dans tous les pays, des causes de ruine et d'impuissance. Il n'y a de force, de crédit, de succès que pour les grandes associations. Il n'y a de prospérité que pour les nations dont les gouvernements les encouragent. Les applications de ce principe que le gouvernement a faites depuis un an ont été heureuses. En ce qui touche votre Compagnie, le succès déjà obtenu est remarquable, et vous pouvez compter que nous ne négligerons rien pour assurer au public et à nos actionnaires toutes les conséquences qu'on peut en attendre encore.

Résolutions.

« L'Assemblée générale, approuvant les conclusions du rapport, et les comptes présentés pour l'exercice de 1852, fixe à 8 fr. le dividende dudit exercice.

« Le traité intervenu le 29 mars 1853, entre la Compagnie de Lyon à la Méditerranée et les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, est approuvé dans toutes ses dispositions.

« En exécution du traité du 29 mars dernier, ci-dessus approuvé, l'Assemblée générale autorise les dispositions suivantes :

« L'appel de 25 fr. sur les actions, primitivement fixé au 1er octobre 1853, sera exigible par anticipation, du 15 au 31 mai prochain, sans escompte de 3 0/0 pour le temps qui s'écoulera entre le jour où le versement aura été effectué et la date primitive du 1er octobre 1853.

« Chaque action ayant effectué le versement des cinq premiers dixièmes (ensemble 250 fr.), sera libérée *d'office* du sixième dixième (50 fr.), au moyen de l'attribution qui lui sera faite d'une somme de *cinquante francs* à prélever sur les *cinq millions de francs* versés dans la caisse sociale par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

« Cette attribution sera faite sous une retenue de 4 fr. représentant les intérêts à 4 0/0 sur ledit versement de 50 fr. pendant les deux années restant à courir de la période de la construction.

« Au moyen de ladite retenue, les 75 fr. à verser sur les actions à partir du 15 mai prochain, ainsi que les 225 fr. déjà versés, porteront également intérêt à 4 0/0. Jouissance du 1er avril 1853. »

« A dater du 15 mai prochain, il ne sera admis à la négociation que des actions au porteur, libérées de trois cents francs, dividende détaché. »

« L'Assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs pour organiser un service de correspondance, par bateaux à vapeur, entre Lyon et les points desservis par les sections du chemin de fer en exploitation.

« Le Conseil est autorisé à traiter, s'il y a lieu, pour l'organisation de ce service, avec une ou plusieurs des entreprises de bateaux à vapeur existantes, dans la forme et aux conditions qui lui paraîtront les plus convenables, sauf l'approbation du gouvernement. »

ANNEXES.

Annexe n° 1°

ÉVENTUALITÉS DE LYON A AVIGNON.

Convention du 26 mars 1853.

Entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, représentée par son Conseil d'administration stipulant au nom dudit Conseil, MM. Dumon, Vte Benoist d'Azy et Hély d'Oissel, à cet effet autorisés par délibération en date du 24 mars courant, d'une part;

Et MM. Brosset aîné, Arlès-Dufour, Étienne Gautier, Emilien Teissier et Barrillon, formant le comité de liquidation de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, stipulant pour ledit comité de liquidation et en vertu des pouvoirs à eux conférés par l'art. 56 des statuts de la Compagnie, et par l'assemblée générale des actionnaires du 11 octobre 1847;

Et MM. A Gouin, Joseph Perier, Odiot et Ed. Blount, composant la commission de surveillance de la liquidation de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, instituée par la même assemblée générale du 11 octobre 1847, d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Les parties contractantes, ci-dessus dénommées et qualifiées, voulant mettre à exécution la convention intervenue, à la date du 24 décembre 1851, entre les soumissionnaires du chemin de fer de Lyon à Avignon, auxquels la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée est substituée, et les liquidateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon (concession de 1846); ladite convention annexée aux statuts de la Compagnie de Lyon à Avignon (concession de 1851), et sanctionnée par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de cette dernière Compagnie, en date du 6 avril 1852,

Ont reconnu :

1° Que plusieurs articles de cette convention présentaient de l'obscurité et qu'il était important de prévenir le conflit et les complications qui seraient la conséquence d'une divergence dans l'interprétation de ces articles;

2° Que les faits qui se sont produits depuis la signature de ladite convention et spécialement le décret du 6 mars courant qui autorise la restitution par l'État, par voie de transaction, de la moitié du capital du cautionnement versé au Trésor par les concessionnaires de 1846, rendaient nécessaires certaines modifications à la convention primitive;

3° Qu'il y avait avantage réciproque pour les parties à ramener toutes les actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée à l'égalité de libération, de manière à les placer dans des conditions identiques et sans distinction d'origine;

4° Qu'il y avait lieu de donner satisfaction au désir exprimé par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie d'obtenir pour leurs coïntéressés, moyennant certaines concessions, la délivrance immédiate des titres que le traité de 1851 leur attribue, mais auxquels il imposait des conditions restrictives de nature à en déprécier la valeur;

5° Qu'il y a lieu également de donner satisfaction au désir exprimé par lesdits liquidateurs de mettre un terme à leur gestion, et de régler, par abonnement et à forfait, les frais et les charges ultérieurs de la liquidation.

En conséquence, les parties ont arrêté leurs accords définitifs de la manière suivante :

Article 1er. Les propriétaires de *bons de liquidation* (généralement désignés sous le nom d'éventualités), de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, seront admis par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, et leurs titres reconnus par celle-ci, aux conditions et dans les proportions ci-après :

Art. 2. Sur les vingt mille actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, réservées par les art. 6 et 6 *bis* des statuts de ladite Compagnie pour être affectées aux porteurs de *bons* créés par la liquidation de l'ancienne Compagnie concessionnaire de 1846, il sera attribué aux porteurs desdits bons *une action* pour *quatorze bons et quinze centièmes de bon*.

Pour la facilité de l'opération, il sera établi par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée un bureau de compensation pour l'achat et la vente des *centièmes de bon* formant les soultes.

Les actions délivrées aux porteurs de *bons de liquidation* en exécution de ce qui précède, seront au porteur et libérées des six premiers dixièmes, ou soit de trois cents francs. Les quatre derniers dixièmes, soit les *deux cents francs* nécessaires pour compléter la libération de ces actions, seront versés en numéraire; ils seront appelés aux époques et dans les proportions réglées par le conseil d'administration, qui seront les mêmes pour toutes les actions formant le capital social de la Société du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Art. 3. Les cinq millions de francs formant la moitié du capital du cautionnement de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, et dont le décret du 6 mars 1853 a autorisé la restitution par l'État, à titre de transaction, seront versés dans les caisses de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, et acquis à celle-ci.

Le recouvrement de ces cinq millions aura lieu à la diligence des liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, mais pour le compte de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Art. 4. Les actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, actuellement en circulation, et qui, au moyen des dispositions prises par le conseil d'administration de cette Compagnie, vont être libérées de deux cent cinquante francs, seront, au moment de leur transformation en titres au porteur, libérées du sixième dixième, ou soit de cinquante francs, au moyen de l'attribution qui leur sera faite de pareille somme de cinquante francs à prélever sur les cinq millions restitués par l'État, et acquis à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée en conformité de l'article précédent.

Art. 5. Les vingt mille actions réservées aux porteurs de *bons de liquidation* aux termes de l'art. 2, porteront jouissance du 1er avril 1853. En conséquence, elles auront droit aux intérêts à partir de ladite époque, et au dividende afférent à l'exercice de 1853, s'il en existe.

Elles n'auront aucun droit au dividende acquis à l'exercice de 1852, dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée autoriserait la distribution d'un dividende pour ledit exercice.

Art. 6. Par l'effet des dispositions qui précèdent les quatre-vingt-dix mille actions formant le capital social définitif de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée se trouveront toutes libérées de trois cents francs, et seront, à partir du 1er avril 1853, placées dans les conditions d'une égalité absolue, sans distinction d'origine.

Art. 7. Il est accordé aux propriétaires de *bons de liquidation* un délai de trois mois pour user de la faculté et exercer le droit de souscrire les vingt mille actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée qui leur sont réservées aux termes de l'art. 2.

Le délai de trois mois courra à partir de la mise en demeure qui sera faite par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, au moyen de publications insérées dans les principaux journaux de Paris, Lyon et Marseille, et dans deux journaux spéciaux de chemins de fer.

Cette mise en demeure devra être réalisée par la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée dans les quinze jours qui suivront l'assemblée générale des actionnaires, fixée au 30 avril prochain.

Les porteurs de *bons de liquidation* qui laisseront passer le délai de trois mois ci-dessus fixé, sans souscrire les actions de Lyon à la Méditerranée qui leur sont réservées par le présent traité, seront déchus de tout droit auxdites actions. Cette déchéance ne nuira à aucun des droits résultant pour lesdits porteurs des dispositions spéciales de l'art 10 ci-après.

Art. 8. Les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon cèdent et abandonnent à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, qui l'accepte, l'actif de la liquidation tel qu'il se comporte, sans en rien excepter ni réserver. Cet actif est fixé et évalué à la somme d'environ deux cent quarante mille francs.

Moyennant la cession et l'abandon dudit actif, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée se charge de pourvoir au passif de la liquidation, lequel a été fixé approximativement à cent mille francs.

La cession et l'abandon qui précèdent ont lieu à forfait et sans garantie, et quels que soient les chiffres définitifs qui pourront résulter de la liquidation dont se charge la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

En retour de la cession et de l'abandon stipulés par le présent article, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée s'oblige à distribuer vingt-cinq centimes à chaque *bon de liquidation* indistinctement.

Le surplus du résidu de la liquidation, qui, d'après son évaluation faite à forfait, aurait pu donner lieu à une répartition supplémentaire de vingt-cinq centimes par *bon de liquidation*, restera acquis à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, pour la couvrir des intérêts qu'elle aura à servir pendant la période de la construction, sur le sixième versement des actions délivrées aux porteurs de *bons de liquidation*.

Art. 9. Au moyen de la cession qui fait l'objet de l'article précédent, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée se charge également, à forfait et à ses frais et risques, de la liquidation du chemin de fer de Lyon à Avignon.

En conséquence, les liquidateurs remettront à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, les fonds, valeurs, titres, papiers, registres et généralement tout ce qui appartient à ladite liquidation. L'inventaire en sera dressé contradictoirement et aux frais de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Art. 10. La souscription des actions réservées par l'art. 2 ci-dessus étant facultative pour les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, ceux des porteurs de *bons de liquidation* qui refuseraient ou négligeraient de souscrire lesdites actions, dans le délai de trois mois à partir de la mise en demeure déterminée par l'art. 7, conserveront tous leurs droits à l'actif net de la liquidation, savoir :

1° A la répartition des cinq millions remboursés par l'État, à raison de dix-sept francs soixante-six centimes par *bon de liquidation;*

2° A la répartition de cinquante centimes par *bon de liquidation* représentant le résidu de la liquidation, ainsi qu'il est expliqué à l'art. 8.

En conséquence, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée devra toujours tenir à la disposition des ayants droit les sommes à répartir dont il est question au présent article, et devra faire toutes diligences et prendre toutes les mesures propres à hâter et à assurer lesdites répartitions.

Art. 11. En considération des stipulations qui précèdent, les liquidateurs de Lyon à Avignon se désistent purement et simplement de l'instance pendante devant la Cour impériale d'Aix, entre la liquidation et la Compagnie du chemin d'Avignon à Marseille aujourd'hui représentée par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Art. 12. Dans le cas où, pour les causes impossibles à prévoir et indépendantes du fait des parties contractantes, le recouvrement des cinq millions à restituer par l'État rencontrerait des obstacles, et ne serait pas réalisé intégralement dans les caisses de la Compagnie, de ce jour au 15 mai prochain, le présent traité sera considéré comme nul et non avenu, et les parties contractantes rentreraient dans le plein exercice des droits qui résultent pour chacune d'elles de la convention précitée du 23 décembre 1851.

Art. 13. Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée se réserve de soumettre le présent traité à la ratification de la prochaine assemblée générale de ses actionnaires, laquelle est convoquée pour le 30 avril prochain.

En conséquence, les effets des stipulations qui précèdent seront suspendus jusqu'à ladite ratification.

Dans le cas où cette ratification serait refusée par l'assemblée générale des actionnaires, le présent traité serait considéré comme nul et non avenu, et les parties contractantes rentreraient dans le plein exercice des droits qui résultent pour chacune d'elles de la convention précitée du 23 décembre 1851.

Art. 14. Tous les frais auxquels pourrait donner lieu l'exécution du présent traité seront à la charge de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Fait et signé à deux originaux, à Paris, le vingt-six mars mil huit cent cinquante-trois.

Signé : A. Golin, S. Dumon, Benoist-d'Azy, Joseph Périer, Alex-Dufour Brosset aîné, Ed. Blount, Odier, Hély-d'Oissel.

A Lyon, le vingt-neuf mars mil huit cent cinquante-trois.

Signé : Em. Teissier, Et. Gautier Barbillon.

Annexe n° 2.

Compte de liquidation du chemin de fer de Marseille a Avignon.

Au 30 juin 1852.

Actif.

En caisse au 30 juin	649,266	68
Débiteurs divers	127,483	39
Terrains disponibles	57,315	»
Sous-comptoir des chemins de fer	50,000	»
Actions disponibles	44,000	»
Obligations non émises 1,933, 75 c. à fr. 1,100	2,127,125	»
Obligations remboursées ou à rembourser, 768 à fr. 1,100	844,800	»
Matériel disponible	379,852	»
Ateliers	154,544	58
Approvisionnements en magasin	1,165,739	39
Créance litigieuse sur l'État	1,361,445	41
	6,957,771	45

Passif.

Dépenses ordonnancées à payer	608,897	04
Créditeurs divers	274,898	89
Banque de France	80,000	»
Intérêts échus à payer	805,400	»
Primes et remboursements, dito	310,000	»
Avances de l'État	844,250	»
Avances de l'État pour les travaux	870,000	»
Travaux à exécuter	2,424,000	»
	6.217,445	93
Solde	740,325	52
	6,957,771	45

Annexe n° 3.

Compte d'établissement du chemin de fer de Marseille a Avignon.

Au 30 juin 1852.

Débit.

30,000 obligations à 1,100 fr	33,000,000	»
40,000 obligations à 460 fr.	18,400,000	»
Ancienne dette de la Compagnie	1,144,894	89
Dette nouvelle	2,647,951	06
	55,192,849	95

Crédit.

En caisse au 30 juin	649,266	68
Débiteurs divers	1,641,243	80
Obligations non émises	2,971,925	»
Approvisionnements en magasin	1,696,135	97
Matériel d'exploitation	7,157,201	83
	14,115,773	28
Solde	41,077,076	67
	55,192,849,95	

Annexe n° 4.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT DES LIGNES DE LA RIVE DROITE DU RHONE.

Au 30 juin 1852.

Débit.

Chemin du Gard. —30,000 obligations de 1,000 fr. portant 40 fr. d'intérêt à 840 fr.	25,200,000 »
Chemin de Montpellier à Nimes. — 625 obligations, d°, d°, à 840 fr. . .	525,000 »
Chemin de Montpellier à Cette. — 13,000 obligations à 420 fr.	5,460,000 »
— D° Créditeurs divers.	42,888 33
	31,227,888 33

Crédit.

MATÉRIEL EN APPROVISIONNEMENT.

Chemins du Gard. . . .	347.755 46	
Montpellier à Nimes. . .	96,865 86	
Montpellier à Cette. . . .	76,704 35	
		521,325 67

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Chemins du Gard. . . .	1,558,552 81	
Montpellier à Nimes. .	1,380,886 46	
Montpellier à Cette. . .	256,435 50	
		3,195,874 77
Ateliers des chemins du Gard.		52,638 13
Montpellier à Cette.—Débiteurs divers		24,083 97
Montpellier à Nimes.—Versé pour matériel manquant.		17,695 78
		3,810,018 34
SOLDE.		27,417,869 99
		31,227,888 33

Chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

(Suite.)

Art. 25. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur.

Art. 26. La Compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de 30 kilogrammes dans le cas où la Compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

Art. 27. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieu de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie.

La Compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 28. L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 29. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie.

Art. 30. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la Compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 31. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la Compagnie.

Art. 32. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la Compagnie du chemin de fer.

Art. 33. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges, et de vérifier les éléments des comptes des dépenses dont l'intérêt est garanti par l'État.

Art. 34. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemins de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la Compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 35. Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la Compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 36. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 37. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la Compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la Compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du Trésor, conformément à l'art. 65 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 38. Si, dans le délai d'une année à dater de l'homologation de la convention, la Compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme déposée, ainsi qu'il se a dit à l'art. 18, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 39. Faute, par la Compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La Compagnie évincée recevra de la nouvelle Compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'art. 38 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation

proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Art. 40. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 15 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix de transport des voyageurs.

Art. 41. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service de l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 42. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la 1re classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de la 2e classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de la 3e classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de 3e classe, comme dans celles de 1re et de 2e classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 43. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 44. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Lyon à la frontière de Genève avec embranchement sur Mâcon, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes, paiera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, il paiera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes, il paiera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux de postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie, mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excèdera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

	PRIX.		
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,040
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re *classe*. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
2e *classe*. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler dit de corde, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumon	0,09	0,07	0,16
3e *classe*. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0,08	0,06	0,14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais	0,06	0,04	0,10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0,06	0,06	0,12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi	0,15	0,10	0,25

(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)

PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voiture à deux roues, à fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32

(Le tarif sera doublé si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 45. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art. 46. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la Compagnie ; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 47. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4,500) kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3,000) kilogrammes.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 4,500 à 8,000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres

que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feront la demande.

Art. 48. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la Compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante (40) centimes.

Art. 49. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la Compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la Compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La Compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la Compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la Compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 50. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la Compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'art. 41 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 51. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux et leurs bagages qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne de chemin de fer, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 52. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 53. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée, comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis, à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder 8 mètres en tous sens.

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous les poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Art. 54. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

Art. 55. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réclamations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 56. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'art. 2 pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois

qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 57 ci-après.

Art. 57. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 35.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines-locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 58. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer ni aucun frais pour la Compagnie.

Art. 59. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la Compagnie.

Art. 60. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Les Compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève et sur l'embranchement sur Mâcon pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses Compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une Compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Mâcon, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les Compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des Compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les Compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La Compagnie pourrait être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux Compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la Compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 61. La Compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Les redevances à payer dans ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun seront réglées par l'administration supérieure.

Art. 62. La Compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 63. Les agents et gardes que la Compagnie établira soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 64. Un règlement d'administration publique désignera, la Compagnie entendue, les emplois, dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 65. Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite Compagnie pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la Compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'art. 37 ci-dessus, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor une somme qui ne pourra excéder vingt-cinq mille francs.

Dans le cas où la Compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 66. La Compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

Art. 67. Les contestations qui s'élèveraient entre la Compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 68. Avant la promulgation du décret de concession, la Compagnie sera tenue de déposer une somme de 2,000,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculée conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 28 ci-dessus.

Art. 69. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics en exécution du présent acte devront être réglées par des décrets impériaux.

Art. 70. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 30 avril 1853.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

Forges.

Saint-Dizier, 8 mai 1853 :

Dimanche dernier, nous avons dit que les prix des fers seraient maintenus, pendant le mois courant, à 338 et 350 fr. à Paris. Cette décision a soulevé les mécontents, c'est-à-dire le gros commerce de Paris qui, approvisionné avant la hausse, cherche à faire élever les cours, pendant l'écoulement des magasins. Un fait que nous avons plaisir à noter c'est que les maîtres de forges repoussent, quant à présent, toute augmentation; ils comprennent leur situation et veulent rester dans les limites de la prudence.

La question, nous écrit-on, n'est pas encore définitivement tranchée; les marchands de fer veulent, à partir du 15 mai, porter les fers de fonte au coke à 340 fr., ceux de fonte au bois à 360 fr. Auront-ils gain de cause? nous l'ignorons.

L'*Écho de la Métallurgie* fait ainsi le résumé de la position des maîtres de forges et des marchands:

« Les maîtres de forges ont décidé qu'il n'y aurait rien de changer au prix des fers pour le mois de mai. De leur côté, les marchands de fer se sont entendus pour faire une hausse de 10 fr par 1000 kil. Ces derniers motivent cette hausse sur la nécessité pour eux d'acheter plus cher qu'avant. A l'appui de cela, ils citent plusieurs faits, celui-ci entr'autres : l'un des marchands de fer, membre associé d'une grande forge, n'a pas pu obtenir de celle-ci, bien qu'il fût question d'un important marché, des prix au dessous de ceux équivalant aux nouveaux cours de la hausse à Paris. Pour dire toute la vérité, nous ajouterons : Le représentant d'une grande forge à Paris nous a dit à nous-même, que depuis plusieurs jours déjà, il ne faisait plus aux marchands de fer de Paris des conditions aussi avantageuses qu'avant, et que par conséquent, bien qu'il eût opiné lui-même avec ses collègues pour le *statu quo* des prix, il trouvait rationnelle la hausse faite par les marchands de fer.

» Il est juste de dire encore que quelques maîtres de forges se sont rangés du côté des marchands de fer, motivant leur adhésion à la hausse sur l'augmentation du prix, à Paris, de la ferraille pour maîtres de forges. Cette augmentation a eu lieu, en effet, par suite des achats considérables d'une grande usine, se montant, dit-on, à plus d'un milion de kilogr.

» Il faut dire enfin que certains marchands de fer attendent le résultat de la réunion de ce soir (réunion des marchands de fer, pour prendre leur parti.

» Pour nous qui connaissons les dispositions de chacun, nous pourrions garantir d'avance que l'opinion des marchands de fer sera unanime pour monter les prix des fers au coke, à 35 fr. les 100 kil., et celui des fers au bois à 36 fr., soit de 1 fr. de plus que le mois précédent : néanmoins, nous ne voulons rien affirmer avant le numéro prochain.

» Telle est la situation actuelle de la place de

Paris au sujet du prix des fers pour le moi de mai. Maintenant, reste à savoir quelle va être la conduite des maîtres de forges en présence de la hausse faite par les marchands de fer. Resteront-ils dans le *statu quo* des prix qu'ils ont décidé, ou se rallieront-ils au mouvement de hausse des marchands de fer? Nous ne pouvons pas préjuger d'une manière exacte ce qu'ils feront à cet égard; mais il est permis de prévoir que s'ils ne vendent pas au même prix que les marchands de fer, ils refuseront de conclure de grands marchés, d'autant plus qu'ils ont peu de marchandise.

» Reste la question de savoir quelle va être l'influence du mouvement de hausse dont les marchands de fer de Paris ont donné le signal. Il est certain que, pour ce qui est de la Champagne, les prix vont s'ébranler de nouveau vers la hausse, sous l'empire de cette circonstance. Quant aux autres pays, nous ne pouvons encore rien affirmer, excepté qu'il va favoriser le mouvement ascensionnel général.

» La dernière conclusion à tirer de la hausse faite par les marchands de fer de Paris, c'est que, au lieu de marquer le dernier terme ou la suspension de la marche ascendante du prix des fers, il est destiné, au contraire, à raffermir jusqu'à la fin de la campagne la chaîne de la hausse, chaîne formée par chaque mois, à moins que des circonstances qui sont possibles ne viennent la rompre. »

— Les prix n'ont pas encore bougé sur notre place, et aujourd'hui encore les fabricants ne parlent pas de changement de prix pour le 15 de ce mois.

On raisonne la fonte à 70 fr.

Celles pour fusion 185 et 195 fr.

Un marché de petit rond a été fait à 400 fr. pour Paris.

Les fils de fer au bois restent au prix de 4 fr. 50 c. la botte de 5 kilogrammes.

Le nouveau tarif des fils de fer qui devait être mis en vigueur pour le 1er mai, ne le sera qu'à partir du 15.

— On mande de l'Ariège : Les cours, dans ce pays, ne sont montés qu'à 370 et 380 fr. ; la cause est dans le peu d'accord entre les maîtres de forges.

O. SAUPIQUE.

PRIX DES FERS EN ANGLETERRE.

Londres, 30 avril :

Le marché pour les fontes en gueuses a été très-calme cette semaine; les prix sont en baisse de 3 à 4 sh par tonne. Le prix actuel est de 49 sh à 49 sh. 6 d. net libre à bord à Glasgow. Les autres sortes de fer conservent leur situation, sans changement dans les prix. La demande est très-active et très-régulière.

On lit sous la date de Glasgow, 28 avril :

Notre marché a rétrogradé jour par jour en s'ouvrant le 22 à 53 sh. 3 den.; le 23 le prix était de 53 sh.; le 25 de 52 sh.; le 26 de 51 sh.; hier les prix sont tombés à 50 sh. par tonne. Aujourd'hui le marché est lourd; il y a vendeurs à 49 sh.; les acheteurs font défaut dans ces conditions. Le fer malléable, par contre, reste ferme aux prix précédents; toutes les sortes sont beaucoup demandées et surtout les tôles pour doublage de navires.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Liége, 29 avril :

Notre marché des fers laminés et tôles a été assez animé cette semaine, sans pourtant que l'on puisse citer de grosses affaires. Les prix précédents se maintiennent parfaitement.

Les fontes d'affinage ont été très-recherchées, et l'on a traité pour l'exportation une affaire de 3,000 tonnes à fr. 85 à livrer cette année.

Deux autres affaires, non connues plus tôt, ont été traitées la semaine passée au même prix. L'une de 2,000 tonnes livrables en 1853, et l'autre de 4,000 tonnes livrables en 1854, aussi pour l'exportation.

Les fontes de moulage restent très-fermes aux prix de la semaine dernière.

Il en est de même pour les charbons gras.

Les avis de Charleroi ne donnent pas de variation dans les cours. — Il est fortement question d'entente entre plusieurs charbonnages pour faciliter l'exploitation. Les frais seraient diminués de beaucoup, et partant, les prix des charbons moins élevés.

Bois.

Peu de ventes. Les prix sont, comme pendant la semaine dernière, de 130 à 135 fr. l'entrevous, 180 à 185 fr. l'échantillon. Les marchands de Paris ne font pas d'achat.

La charpente est en bonne voie à Paris.

TABLEAU *mensuel de l'entrée des bois et combustibles à Paris.* — *Février* 1852-1853

DÉSIGNATION DES MATIÈRES.	QUANTITÉS ENTRÉES. année 1853	année 1852
Bois à brûler, dur	17,048	11,54?
id. blanc. . . .	8,747	7.259
Menuise et fagots	5,649	3,866
Charbon de bois.	208,408	191,914
Poussier de charbon. . .	12,513	13,151
Charbon de terre.	388,177	270,2?2
Charpente, bois dur. . .	1,488	1,090
Sciage —	222,691	127,082
Charpente, bois blanc . .	383	207
Sciage —	690,339	556,?72
Lattes — . . .	7,529	8,416
Bois de déchirage *chêne*. .	1,349	764
— *en sapin*. .	3,192	1,923

O. SAUPIQUE.

COTE DES MÉTAUX.

Paris, 3 mai.

Les cuivres sont décidément en baisse sur nos principales places. A Paris, la diminution est de 3 à 5 fr. par 100 kil; elle est presque aussi forte sur l'étain; sur les plombs et le zinc, elle n'est que de 1 à 2 fr. On côte ainsi aujourd'hui le cuivre de Russie 345 à 350 fr. les 100 kil, celui d'Angleterre 295 à 305, celui du Chili 260, le laminé rouge 350 à 360, le minerai de cuivre 310 fr.; l'étain anglais 280, le Banca brillant 285 à 290, celui des détroits 280 à 282 fr.; le plomb d'Espagne et de France 60 à 68 fr.; le zinc brut 53 fr.

Les tôles sont délaissées et à des prix purement nominaux: tôle anglaise les 100 kil. 46 fr.; tôle anglaise fine à tuyaux 52 fr.; tôle douce en fer fort au bois des Ardennes 58 fr.; tôle douce fine au bois 70 fr.; tôles ordinaires de Franche-Comté 80 fr.; do plombées 93 fr.; do étamés 120 fr., tôles du Berri ou d'Imphy de fer fabriqué en bois de 70 à 76 fr., do pudlés provenant de fontes au bois 50 fr.

Les vieux fers sont recherchés. Les marchands de la province paient couramment la longue barre 24 fr., la grosse féraille à maréchal 22 fr., et la moyenne 20 fr., les 100 kil., à 6 mois de terme d'escompte.

Saint Dizier, 15 mai 1852.

Forges.

La fonte à fer, depuis plus d'un mois, a été peu recherchée; aujourd'hui que quelques fourneaux sont sur le point d'avoir leur fabrication libre, les offres sont nombreuses. Un marché vient d'être traité à 172 fr. 50 c., *rendu franco à Vitry*.

Plusieurs ventes importantes de fontes de deuxième fusion ont été faites sur le pied de 190 et 195 fr. le no 1, pris à Saint-Dizier.

Quoique le prix des fers soit resté stationnaire depuis le commencement d'avril, la faiblesse de la demande est très-limitée; c'est tout au plus si les transactions nouvelles entretiennent l'activité des usines-laminoirs; les cours sont soutenus à 350 fr. rendu à Paris, et 345 fr. pris à Saint-Dizier.

Les fers battus à la houille ont reçu quelques échantillons à 350 fr.; ils ont encore d'anciens marchés à livrer, leur travail restera donc encore actif. — La vente des essieux ne faiblit pas non plus, on cite une forte demande au prix de 370 fr. pour les essieux étampés. Ils doivent, sans doute, cette vente à la différence de 20 fr. qui existe seulement en sus du fer marchand, quand elle était, avant la hausse des fers, de 25 et 30 fr.

Pour les fers demi-roche au bois, maintien des prix à 370 et 380 fr.

On nous apprend aujourd'hui un marché de fil de fer à 4 fr. 50 c. la botte de 5 kilog., livraison à Paris.

Un correspondant de Paris nous écrit qu'on a oublié toute idée de hausse pour la fin de mai. On se rattache maintenant à la foire prochaine de Châlon, qui se tient dans les premiers jours de juin. Quelques personnes remettent à ce temps la hausse de 10 fr. qui n'a pas été faite pendant ce mois.

Il est impossible de dire à l'avance quelle influence cette foire apportera aux cours des fers, nous ne croyons pas cependant à une augmentation; on nous dit que la disposition du plus grand nombre des fabricants est de maintenir le *statu quo*.

A Paris, la ferraille pour maîtres de forges se cote ainsi : gros bouts ou riblons, 19 à 20 f.; petits riblons, 17 fr.; petits grains, 15 fr.; vieilles tôles ou platinage, 12 fr.; fontes blanches, 15 fr.; fontes grises pour moulages, 18 fr.

O. SAUPIQUE.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Il s'est produit, cette semaine, une hausse notable sur les fontes d'Écosse qui sont maintenant de 51 sh. 6 d. à 52 sh. par tonne. Pas de variation sur les autres articles.

Fers et charbons en Belgique.

On écrit de Liége, le 6 mai :

Notre marché a encore été très-calme cette semaine; l'on continue à recevoir des ordres aux prix précédents pour les fers laminés et les tôles, mais il ne se traite pour le moment rien d'important. Il est vrai que si les demandes avaient continué à affluer comme il y a deux mois, nos établissements se seraient trouvés dans l'impossibilité d'y suffire.

Presque toute la production de cette année,

en partie d'affinage, était engagée; il ne se traitera plus que fort peu de chose sur cet article pour 1853. Pour 1854, nos producteurs ne paraissent nullement pressés de s'engager, et tiennent ferme à 95 fr. par tonne aux usines.

Les fontes de moulage se traitent toujours aux prix cités précédemment, mais par parties peu importantes, vu les engagements déjà pris.

Nos constructeurs reçoivent beaucoup d'ordres en machines et objets de chaudronnerie. Les prix sont de nouveau sensiblement améliorés.

Les charbons gras continuent à être très-recherchés, et leur prix se maintient par conséquent très-bien.

Bois.

On a fait depuis une huitaine quelques ventes de sciages, mais on ne voit pas cette activité qu'on pouvait espérer; les marchands de Paris, notre seul débouché, ne se disposent pas vite à leurs achats; ils mettent un tâtonnement qui arrêtent un peu les affaires.

Plusieurs marchés sont entamés sur le prix de 130 et 135 fr. l'entrevous, et 180 fr. l'échantillon.

Il y a eu vente d'échantillon à 180 et 185 fr. On a payé l'entrevous 130 et 135 fr.

On a cité deux autres ventes faites à 190 et 195 fr. l'échantillon, 145 fr. l'entrevous; ces lots sont remarquables pour leurs assortiments, et manquent de rebuts. O. Saupique.

(l'Ancre.)

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 15 avril 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

L'ordre du jour appelle la reprise de la discussion sur la construction des roues et des essieux de voitures pour les chemins de fer.

M. Jules Poirée, ingénieur des ponts et chaussées, lit une note qu'il a rédigée pour résoudre la question qui consiste à rechercher quelle serait l'économie produite dans les dépenses de traction par la substitution de roues de $1^m,20$ de diamètre aux roues de $0^m,90$ employées dans la construction des wagons.

M. Poirée a fait au chemin de Lyon, avec le concours de M. Sauvage, de nombreuses expériences dynamométriques qui l'ont amené à conclure que sur cette ligne on peut fixer approximativement :

Le tirage des trains de marchandises à 4 kil. 50 par tonne;

Le tirage des trains	omnibus, à....	7	70
Id.	directs, à.....	8	50
Id.	express, à.....	10	»
Id.	de ballast, à...	3	50

Il fait remarquer que pour les trains réguliers de l'exploitation, les expériences ont porté sur près de 4,000 kilomètres de parcours, tant à la remonte qu'à la descente; les moyennes produites représentent donc le tirage sur niveau, qui est en définitive le tirage réel.

Pour les trains de voyageurs, le tirage moyen sur la partie du chemin où se trouvent les rampes de 8 millimètres, diffère peu de celui des autres parties; il y a compensation.

Il n'en est pas de même pour les trains de marchandises à cause de l'action des freins à la descente : il n'y a plus restitution.

400 kilomètres de trains directs ont été expérimentés sur le chemin de Troyes avec des wagons à quatre roues. Le tirage a été le même par tonne que pour les wagons à six roues.

Pour le tirage des trains de ballast, l'expérience a porté sur les sept derniers wagons du train, de sorte qu'ils étaient garantis de l'action de l'air par ceux qui étaient en tête.

M. Poirée pense que dans ces résistances totales plusieurs éléments varient avec le diamètre des roues; ces éléments sont :

1° La résistance au roulement;

2° Le frottement sur la fusée;

3° Les chocs des roues aux joints des rails, et les frottements des boudins des roues contre les rails, par suite du lacet.

D'après des expériences dynamométriques faites à la vitesse de 3 mètres par seconde avec des roues de $0^m,90$ et des roues de $1^m,60$ de diamètre, *la résistance au roulement*, y compris la résistance de l'air résultant du mouvement, varierait en raison inverse de la racine carrée du diamètre des roues, et serait sur une voie en ligne droite de 0 kil. 90 par tonne pour des roues de $0^m,90$ chargées de 3,000 kilog. On trouve alors que la substitution de roues de $1^m,20$ à des roues de $0^m,90$ réduirait la résistance au roulement de 0 kil. 75.

Il y aurait donc, sous ce point de vue, dans le tirage du train remorqué une diminution de 0 kil. 15 par tonne.

L'élément du tirage qui est dû au frottement du coussinet sur la fusée ne peut dépasser, dans les circonstances ordinaires, 2 kil. 10 par tonne brute remorquée. Il varie, évidemment, en raison inverse du diamètre des roues. La substitution de roues de $1^m,20$ aux roues de $0^m,90$ réduirait donc le tirage à 1 kil. 56, et, par suite, amènerait une diminution de 0 kil. 53, qui, ajoutés aux 0 kil. 15 trouvés précédemment, donnent une diminution totale de 0 kil. 70.

Enfin, les chocs produits par les joints des rails, le glissement des boudins des roues sur les rails par suite du lacet et de l'action du vent, les méplats qui se forment sur les contours des roues produisent une résistance qui augmente avec la vitesse des trains et qui diminue inversement au diamètre des roues.

Pour en tenir compte, M. Poirée porte à 0 kil. 75 pour les trains de marchandises, et à 0 kil. 85 pour les trains de vitesse l'économie totale que produirait la substitution des roues de $1^m,20$ aux roues de $0^m,90$.

Il en conclut que cette substitution produirait dans le tirage des trains remorqués les diminutions suivantes :

Trains de marchandises......		17 0/0
Id.	omnibus.........	11
Id.	directs.........	10
Id.	express.........	9

Mais le tirage du train remorqué n'est qu'une fraction du tirage total à produire par la machine qui doit se remorquer elle même. Le rapport du tirage du train remorqué au tirage du train brut varie essentiellement avec la composition des trains. Si on le suppose :

Pour les trains de marchandises de.		70 0/0
Id.	omnibus......	55
Id.	directs.......	60
Id.	express......	50

la substitution de roues de $1^m,20$ aux roues de $0^m,90$ produirait sur la traction des trains bruts les diminutions suivantes :

Pour les trains de marchandises..		12 0/0
Id.	omnibus et directs..	6
Id.	express......	5

M. Poirée fait remarquer que le tonnage des trains restant le même, les chiffres précédents donneraient l'économie de combustible résultant de l'augmentation du diamètre des roues, en supposant, ce qui est à peu près exact, que pour chaque catégorie de trains la consommation est proportionnelle au tirage des trains bruts.

Mais la traction par tonne des trains ayant diminué par suite de l'augmentation du diamètre des roues de wagon, on peut accroître le nombre de ces derniers, en conservant à la machine la même limite de forces; alors l'économie porterait sur la partie des frais de traction, qui est proportionnelle au nombre des trains, et que l'on peut évaluer aux deux tiers de la dépense totale relative au service du matériel.

En admettant que l'augmentation du poids des roues soit de 600 kilog. par wagon de huit tonnes brutes, on trouve que sur une ligne où les rampes ne dépasseraient pas $0^m,005$, on pourrait augmenter le tonnage des trains de marchandises de 3.50 0/0. L'économie définitive serait alors, pour cette catégorie de trains, de 3.50 0/0 sur les deux tiers des frais de traction, et de 9.50 0/0 sur les frais de combustible, soit 0 07 sur l'ensemble des dépenses ou environ 0 f. 07 c. par kilomètre parcouru par les trains.

Pour les trains de vitesse, l'économie serait moitié moindre. Quant aux questions de possibilité de construction soulevées par l'augmentation du diamètre des roues, M. Poirée s'en réfère à l'opinion de M. Polonceau.

Un membre fait remarquer que cette conclusion tendrait à faire employer des roues de plus en plus grandes pour les trains de marchandises, puisqu'il en résulterait des économies, tandis que les idées reçues jusqu'à ce jour sont dans un sens inverse.

Un autre membre pense que l'état de la voie, les courbes, la résistance de l'air, n'ont pas d'influence sur le tirage au point de vue du diamètre des roues.

Un autre membre pense au contraire que les chocs produits par l'état de la voie, que la résistance dans les courbes et que celle de l'air ont des effets qui se transmettent à la jante de la roue, et que plus le diamètre de cette dernière est grand, moins les perturbations produites par ces trois causes ont d'effet.

Un autre membre ne croit pas que les avantages signalés soient très-considérables quand on passe d'une roue de $0^m,90$ à une roue de $1^m,00$, et qu'ils sont loin de compenser les inconvénients qui en résultent, car il faut relever les caisses et par suite le centre de gravité des voitures, ou entailler les bois.

Un autre membre fait remarquer qu'en faisant passer de $0^m,12$ à $0^m,15$ les diamètres des roues d'un chariot pour le transport des locomotives, on est obligé de produire un effort de traction bien moins considérable.

Un autre membre répond que c'est un fait parfaitement connu de tout le monde, et que l'effort de traction diminue quand on augmente le diamètre des roues. Mais là n'est pas la question. Les roues de 1 mètre ont été diminuées et ramenées à $0^m,90$, parce que la différence des efforts de traction est très-minime, tandis que pour la construction du matériel, les inconvénients qui résultent de l'emploi d'une roue de $1^m,20$ ou même de 1^m0 sont très-graves.

Un autre membre dit que pour un diamètre de roue de $1^m,20$, il faut ou élever le plancher,

des wagons, ou entailler les bois, ce qui est également mauvais.

UN AUTRE MEMBRE répond que l'emploi des roues de 1m,20 ne serait pas une nouveauté, puisque tout le matériel du chemin de Bristol a des roues de 1m,20. Ensuite il fait remarquer que quand même on ne serait pas encore entré dans cette voie, ce ne serait pas une raison pour ne pas l'essayer. Quant aux roues en elles-mêmes, il ne pense pas qu'une roue de 1m,20 soit plus difficile à fabriquer qu'une roue de machine Crampton. De plus, tous les wagons actuels étant relevés de 0m,04 à 0m,05, pourraient recevoir les roues de 1m,2 sans que leurs bois fussent entaillés. D'ailleurs, il pense que le relèvement du centre de gravité n'aurait pas d'inconvénient dans ce cas.

On fait observer au contraire qu'il faut chercher à abaisser le centre de gravité.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer qu'alors plus on l'abaisse, plus l'effort latéral contre les rails devient grand.

M. POIRÉE pense que si une caisse de wagon est un peu relevée, il ne peut y avoir d'inconvénient que s'il y a choc; mais dans les cas ordinaires, il n'y a aucun danger.

UN MEMBRE dit que son expérience lui a appris que de toutes les machines qu'il a vues, celles qui ont été les plus difficiles à entretenir, celles qui se sont les plus disloquées, ce sont celles qui avaient leurs centres de gravité les plus relevés. Il dit qu'il y a déjà des matériels qui ont des roues de 1m,20, et que cependant on ne les imite pas, parce qu'on rencontre alors de grandes difficultés de construction.

On observe qu'il serait plus facile d'introduire des roues de 1m,20 sous les wagons de marchandises que sous les voitures à voyageurs.

UN AUTRE MEMBRE croit, au contraire, qu'il n'y aurait pas d'inconvénient à relever le centre de gravité d'une voiture à voyageurs, tandis qu'il y en aurait à relever celui d'un wagon à marchandises.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que cependant, aux chemins de Lyon et d'Orléans, on ne cherche pas à remplacer les roues de 0m,90 par des roues de 1m,20.

UN AUTRE MEMBRE répond que la difficulté du remaniement de tout ce matériel est peut-être un des motifs qui fait qu'on recule devant un pareil changement.

UN AUTRE MEMBRE revenant sur la question de l'influence de la portée des fusées, fait remarquer que si l'on augmente le diamètre des fusées pour obtenir le renflement, on a un porte-à-faux plus considérable et par conséquent une plus grande fatigue dans l'essieu.

UN AUTRE MEMBRE répond que le fait est vrai, mais que l'excédant de force que l'on donne à l'essieu compense et au-delà l'augmentation de fatigue qu'on lui impose, en lui donnant un porte-à-faux un peu plus considérable.

UN AUTRE MEMBRE rappelle que c'est l'emplacement des tiges des tampons de chocs qui a déterminé le porte-à-faux des fusées. Mais on a pu augmenter sans danger ce porte-à-faux en rendant les essieux assez forts.

On fait remarquer que l'élargissement des châssis a conduit forcément à allonger les essieux.

UN MEMBRE pense qu'il faut restreindre le porte-à-faux le plus possible, mais qu'il ne faut pas s'en effrayer. On est forcé souvent d'en avoir un assez considérable. La stabilité du véhicule est d'ailleurs plus grande quand les ressorts sont éloignés l'un de l'autre. Mais la force des essieux peut satisfaire à toutes les exigences.

On fait observer qu'il y a avantage à éloigner la fusée du moyeu.

On passe ensuite à la construction des roues proprement dite.

UN MEMBRE pense que tout d'abord, il y a lieu d'exclure les roues en fonte de tout train de voyageurs.

UN AUTRE MEMBRE rappelle que tout le matériel à marchandises du chemin d'Orléans avait des roues en fonte cerclées en fer. Les résultats ont été bons; les cassures fort rares. Les rais étaient creux et avaient 0m,47 de rayon; ils étaient tous coulés d'un seul jet. Il pense que des roues en fonte bien faites donnent de bons résultats.

UN AUTRE MEMBRE dit qu'on n'a pu les garder, parce que les wagons à marchandises entrant dans les trains mixtes, il a fallu se conformer aux ordonnances de police.

UN AUTRE MEMBRE pense que quand les roues en fonte ne sont pas très-bien faites, elles présentent beaucoup de dangers.

On fait observer qu'en Amérique, les roues sont toutes en fonte.

UN MEMBRE dit qu'on fait peu de roues en tôle, parce qu'elles ne présentent pas assez d'élasticité et que les résultats obtenus ont été peu satisfaisants. En définitive, il n'y a réellement que trois systèmes de roues : celles à rayons en bois, celles en fer courbé et celles en fer forgé.

UN AUTRE MEMBRE dit que quand une roue est calée en bois, le bandage se fatigue moins que quand elle est calée en fer.

UN AUTRE MEMBRE dit qu'en Angleterre on tend à faire toutes les roues en fer forgé. En France la tendance est moins grande, parce que le prix de fabrication est trop élevé. Ainsi une roue en fer forgé en Angleterre est moins chère qu'une roue en fer courbé en France.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'on peut forger à bon marché une roue à huit bras, parce qu'on martelle séparément deux croix que l'on vient ensuite souder l'une sur l'autre en faisant chevaucher les quatre bras de chacune des croix sur les quatre bras de l'autre.

Si l'on voulait avoir dix bras, ce serait plus difficile et plus dispendieux.

On pense qu'il y a lieu d'encourager le système des roues forgées.

UN AUTRE MEMBRE explique ensuite comment sont faites les roues soudées de Buddicom, celles du chemin de Strasbourg et celles du chemin du Nord.

UN AUTRE MEMBRE dit que les roues du chemin du Nord ne sont pas déformées; seulement le bandage s'est un peu aplati dans l'angle vide laissé par les fers recourbés en polygone. On y a remédié en diminuant la portée de cet angle.

UN AUTRE MEMBRE dit que si l'on coupe une roue de ce système comme il l'a fait au chemin d'Orléans, la roue frappée dénote une dislocation et un manque d'assemblage. C'est le reproche qu'il fait à ce système de roues, tandis que celles qui sont formées de rais pris d'un bout dans un moyeu en fonte et de l'autre dans la jante, sont plus solides et plus rigides.

On fait remarquer que cependant au Nord on n'a jamais été obligé de remplacer un faux cercle. —

UN MEMBRE ne croit pas que ce système soit mauvais, mais il le croit moins bon que l'autre, et il pense qu'on ne peut pas bien ajuster des rais bruts avec un faux cercle brut lui-même.

UN AUTRE MEMBRE dit que si tout est bien assemblé dans une roue du système du Nord, elle doit bien résister, surtout si le faux cercle est fort et posé avec soin, ce qui se fait actuellement, tandis qu'à l'origine du chemin d'Orléans, on mettait moins de soins à cette opération, et il croit au contraire qu'on obtient par ce moyen une plus grande solidité.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'avec des rayons droits, on a toujours des déformations quand on recercle les roues, tandis que dans l'autre système, le faux cercle consolide la carcasse de la roue.

La Société a reçu :

1° De M. Jules Gaudry, membre de la Société, un exemplaire de sa notice sur *le Chaptal*, navire à hélice construit par M. Cavé.

2° De M. Pouillet, un exemplaire d'un rapport fait au ministre des travaux publics sur les résultats comparatifs de l'entretien des voies expérimentées sur le chemin de fer de l'Ouest.

MM. Mercier, Moléon, Binder, Kreglinger, Guérin, Oudot et Tardieu ont été reçus membres de la Société.

Séance du 6 mai 1853.

Présidence de M. Eugène FLACHAT, vice-président.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la construction des roues de wagon.

UN MEMBRE donne communication de dessins pris à l'exposition de Londres sur les divers systèmes de roues de wagons avec rayons pleins en bois, compris entre le moyeu en fonte et le bandage. Ces roues sont employées en Angleterre sur le Great-Western et le North-Western. Le bois employé est de l'acajou.

UN AUTRE MEMBRE donne le prix d'entretien des faux cercles des roues de wagons au chemin de fer du Nord :

Sur 12,700 paires de roues, il y en a eu à l'entretien,

En 1851, 672 paires, qui ont coûté 9,600 fr.;
En 1852, 642 — 2,500 fr.

La totalité de ces roues parcourt environ 180 millions de kilomètres, ce qui donne environ 1 centime de dépense d'entretien des faux-cercles par 1,000 kilomètres parcourus. Cette dépense est donc bien faible : elle tend à diminuer beaucoup aujourd'hui que la fabrication des roues est plus soignée.

Nul doute que bientôt ce chiffre de 1 centime ne soit réduit à 1/2 centime.

Quant à lui, il préfère les roues avec faux cercle; il pense que le système de roues de Strasbourg à rayons soudés ne permet pas de tourner la surface de la jante; qu'il en résulte dès lors des inégalités d'épaisseur dans le bandage après son application sur la roue, ce qui amène une usure inégale du bandage.

En outre, la roue à rais soudés exige une qualité de fer supérieure à celle de roues avec faux cercle.

On lui fait observer que ses conclusions tendent à l'emploi des roues lourdes à l'exclusion des roues légères; que la critique des roues légères paraît peut-être moins opportune dans un moment où l'amélioration de la voie et les conditions de stabilité préoccupent les ingénieurs.

Il répond qu'il n'a présenté ses observations qu'au point de vue seul de l'entretien, et non pas au point de vue de la construction; mais il pense également que la roue doit être solide pour résister à ce retrait des bandages dans

l'opération du serrage, que pour cela l'emploi d'un faux-cercle est une bonne chose.

On demande si les expériences ont confirmé qu'un bandage cintré chauffé à divers degrés de température et refroidi plus ou moins rapidement, prenait au retrait des diamètres plus petits que le diamètre primitif.

Il répond que les expériences à cet égard ont été tellement concluantes, qu'au chemin de fer du Nord, quand on a des bandages cintrés d'un diamètre trop grand, on les chauffe et on les refroidit brusquement pour réduire leur diamètre, et que cette diminution dans le diamètre continue à chaque renouvellement d'opération.

M. LE GÉNÉRAL PONCELET pense que ce fait tient à ce que le fer qu'on emploie est du fer laminé, que les molécules y sont distendues et que le fait du refroidissement est de les rapprocher. Il pense cependant que cette succession de retraits à chaque chauffage et à chaque refroidissement, doit avoir une limite. Les fers parfaitement corroyés au marteau ne doivent pas présenter ce phénomène, ou bien ne le présentent que dans des limites excessivement restreintes. Ainsi l'acier fondu présente le caractère opposé à la trempe : il augmente de volume. Les aciers à ressorts, c'est-à-dire les aciers cementés, présentent les caractères du fer laminé.

Roues avec remplissage en volige.

UN MEMBRE indique que ce système a été adopté au chemin de fer du Nord, pour empêcher le soulèvement de la poussière dans les trains de vitesse.

Ce voligeage en bois blanc est composé de deux disques qui embrassent les rayons de la roue et sont reliés l'un à l'autre par une couture en fil de fer recuit.

UN AUTRE MEMBRE dit que le remplissage entre les rayons des roues, adopté à l'origine de la construction du chemin d'Orléans à Bordeaux, a été abandonné. Quant aux roues avec calage en bois entre la jante et le bandage, le système adopté par M. Stehelin lui a donné de bons résultats; les bandages de ces roues ne se sont usés que de 4 à 5 millimètres après 100,000 kilomètres. La grande objection de ce système est dans le manque de soin qu'on peut apporter dans le calage, d'où il résulterait des inégalités d'épaisseur dans un même bandage.

On fait observer que dans le système de M. Stehelin, le faux-cercle porte une saillie qui s'appuie sur une partie tournée du bandage, et qui permet de cintrer celui-ci d'une manière presque mathématique.

MM. Clément Desormes et Verpilleux emploient avec un égal succès le calage en bois avec coins en fer pour les roues de locomotives.

On pense que l'un ou l'autre de ces systèmes serait d'un entretien impossible avec un matériel considérable.

La discussion sur la fabrication des roues étant épuisée, on passe à celle de la fabrication des bandages.

M. LE PRÉSIDENT fait remarquer la quantité énorme de bandages en circulation sur les lignes de chemins de fer. Ainsi, au seul chemin de fer du Nord, le développement de tous les bandages des roues de wagons forme une longueur de 75 kilomètres.

Il n'y a en France que deux grands établissements pour la fabrication des bandages, et tous deux travaillent sur des principes opposés.

Dans l'un, la qualité s'obtient par l'épuration du fer, par le travail; dans l'autre, c'est par le choix des minerais, par la nature première du fer.

Dans la première usine, chez MM. Petin et Gaudet, à Rive-de-Gier, ce sont des fontes de Comté qu'on travaille, qu'on trie avec soin dans les différentes opérations des corroyages.

Dans la deuxième usine, chez M. de Dietrich, ce sont des fontes provenant d'hématites brunes du duché de Nassau, mélangées avec des fers hydratés. Le fer qu'on en obtient ne s'altère pas au feu.

En Angleterre il n'y a également que deux grandes usines où l'on fabrique les bandages, et elles aussi travaillent avec des moyens opposés; ce sont les forges de Low-Moor et de Bowlig.

En France, toutes les autres usines n'ont donné que des fers mous.

Bandages en acier fondu.

UN MEMBRE annonce que MM. Jackson ont fait des bandages en acier fondu d'une seule pièce; mais que la nécessité de comprimer au marteau le lingot annulaire, qui sans cela présenterait des criques, amène des difficultés dans la fabrication que l'on n'a pas encore rendue courante.

Le prix des bandages en acier fondu est de 130 fr. — Un soin à prendre avec ces bandages, c'est de les caler sur bois, comme il a été indiqué plus haut.

Bandages en fer cémenté.

UN MEMBRE dit qu'au chemin de fer du Nord, où l'on a eu certain nombre de bandages en fer cémentés, on n'a pas encore de résultats à citer.

UN AUTRE MEMBRE dit qu'au chemin d'Orléans quelques uns de ces bandages se sont brisés. Il pense qu'il doit y avoir entre les deux natures de fer, celle cémentée et celle non cémentée, une tendance à la séparation, et que cette séparation, bien qu'elle ne soit indiquée par aucune trace apparente, se déclare aux premières secousses violentes.

On conteste l'efficacité de la cémentation superficielle.

On répond par les résultats obtenus avec les croisements de voie de M. Vorces, cémentés à la surface, et qui résistent parfaitement dans les parties où autrefois les pièces soudées en acier se détérioraient promptement.

UN MEMBRE pense que la cémentation superficielle peut réussir pour les petites pièces, mais qu'elle est difficile sur de grosses pièces. Il pense que la température à laquelle on les expose est pour elles une chance d'altération.

UN AUTRE MEMBRE croit qu'il se passe dans ce cas ce que M. le général Morin rappelait dans une des séances, qu'un morceau de fer doux, oublié dans un haut-fourneau, avait été retiré tout dénaturé, parce qu'il avait été soumis à une température élevée.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention sur ce fait; c'est qu'aujourd'hui on trempe toutes les pièces qui sont soumises à quelques efforts, à quelques frottements; les procédés de durcissement des surfaces sont nouveaux.

UN MEMBRE pense qu'il faut, pour bien cémenter une pièce, ne pas chauffer beaucoup, mais chauffer longtemps.

On fait observer que dans les produits cémentés on ne remarque pas entre la partie cémentée et la partie non cémentée une ligne, une trace qui indique une séparation; c'est là un fait caractéristique de la cémentation.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

La Société a reçu de M. de Pury un rapport sur le chemin de fer neufchatelois.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

Chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay.

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, dans un délai de quinzaine, à partir du décret qui approuvera la concession, tous les travaux exécutés sur la section du chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay comprise entre Bourg-la-Reine et Palaiseau.

Il sera dressé procès-verbal contradictoire de cette livraison.

Art. 2. La Compagnie, de son côté, s'engage :

1° A terminer à ses frais les travaux de ladite section, de manière qu'elle puisse être livrée à l'exploitation dans un délai d'un an, à partir de la loi de concession ;

2° A exécuter à ses frais, risques et périls, la section de Palaiseau à Orsay dans un délai de dix-huit mois, à partir de la loi qui aura ratifié les engagements du Trésor compris dans la concession, et de manière qu'à l'expiration de ce délai ladite section soit praticable dans toutes ses parties.

La Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, pour cette dernière section, un projet de tracé établi suivant des conditions propres à éprouver l'emploi du matériel articulé.

La Compagnie s'engage en outre :

1° A faire, à ses frais, à l'aide du matériel qu'elle construira et conformément au programme déterminé par le ministre des travaux publics, les essais nécessaires pour expérimenter aussi complètement que possible l'usage des machines locomotives et des voitures articulées pour les trains de marchandises pesamment chargés, et pour les trains à grande vitesse ;

2° A autoriser sur les chemins de fer construits ou à construire en France l'usage du matériel articulé, pour lequel elle est ou deviendrait propriétaire de brevets d'invention ou de perfectionnement, en remettant au gouvernement le droit de déterminer, dans chaque cas particulier, l'indemnité qui lui sera due à raison de l'usage du matériel breveté ;

3° A réduire à un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45) de largeur de la voie du chemin de fer de Paris à Sceaux, et à modifier en conséquence les machines locomotives et voitures affectées à l'exploitation de ce chemin.

Art. 3. En considération des obligations imposées à la Compagnie par l'art. 2 du présent cahier des charges, le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de huit cent mille francs (800,000 fr.).

Cette somme sera versée en quatre paiements trimestriels égaux de deux cent mille francs (200,000 francs), dont le premier aura lieu deux mois après la loi qui aura ratifié les engagements du Trésor compris dans la concession. La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achats de terrains et en travaux d'une somme double de celle qu'elle aura déjà reçue à titre de subvention.

Art. 4. Le ministre des travaux publics, au nom de

l'Etat, s'engage en outre à garantir pendant cinquante ans (50 ans) un intérêt de trois pour cent (3 0/0) sur une somme de 3 millions de francs (3,000,000 francs), montant des emprunts qu'elle a contractés et des dettes dont elle est grevée, et, en en outre, sur une somme d'un million deux cent mille francs (1,200,000 francs) qu'elle est autorisée à emprunter pour l'exécution des travaux à sa charge, en vertu de l'article ci-dessus.

Les sommes provenant de l'émission des obligations devront être versées en compte courant au Trésor.

Les intérêts de ce compte courant seront réglés tous les trois mois au taux de trois pour cent (3 0/0) par an.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux, mais ils ne pourront être retirés qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, 1° de la réalisation de son emprunt et de l'emploi des fonds qui en proviendront, 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital d'un million deux cent mi le francs (1,200,000 fr.)

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé avec les intérêts à trois pour cent (3 0/0) sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les trois pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme qui sera due à la Compagnie pour la reprise du matériel, aux termes de l'art. 51.

Art. 5. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies. Les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La Compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie lorsque la recette brute s'élèvera à dix-huit mille francs (18,000 fr.) par kilomètre.

L'excédant de largeur acquis par la Compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 6. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Sur les points ou deux voies seront établies, la largeur est fixée à huit mètres trente centimètres (8m,30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre 44 centimètres à 1 mètre 45 centimètres. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à 1 mètre 80 centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1 mètre 50 centimètres dans les parties en levée, et à 1 mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 7. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

Art. 8. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8 mètres pour la route nationale, de 7 mètres pour la route départementale, de 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4 mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5 mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de 4 mètres 30 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 8 mètres, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 7 mètres 40 centimètres et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4 mètres 50 centimètres.

Art. 11. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 10.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 12. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible, ultérieurement, de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 13. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et départementales, et 5 centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 15. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la Compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 16. La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 17. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la Compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la Compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la Compagnie partout ou cela sera jugé nécessaire.

La suite au prochain numéro.

Correspondance.

M. F., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, Midi. — N° 5, oui.

M. G., à V. V. V. V. — N° 1, attendez. — N° 2, idem. — N° 3, pas d'arbitrage. — N° 4, cela dépend du succès ou de l'échec de la combinaison dont on s'occupe.

M. J. T., à Rennes. — N° 1, vendez. — N° 2, on l'ignore. — N° 3, comme les valeurs du même genre. — N° 4, non. — N° 5, oui. — N° 6, Rouen, Ouest, Midi.

M. R. C. T., à Rouen. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, quand elle sera légalement terminée. — N° 4, c'est précisément ce qui fait question. — N° 5, Ouest, Rouen, Midi. — N° 6, oui; 375 fr.

Mme Ve M. — N° 1, Orléans, Nord, Midi. — N° 2, inconnue.

M. H. P. C., à Londres. — Gardez et versez.

M. B., à Compiègne. — N'entrez pas dans cette affaire.

M. L. A., à Clermont-Ferrand. — N° 1, non. — N° 2, cela dépend du cours. — N° 3, oui.

M. J., à Tours. — N° 1, oui. — N° 2, hausse. — N° 3, oui.

M. A. M., à Brest. — Nos 1 et 2, nous examinerons. — N° 3, Strasbourg. — N° 4, 25 fr.

M. T. R., à Paris. — N° 1, pas de raisons particulières pour vendre. — N° 2, fin novembre. — N° 3, non.

M. A., à Paris. — Non.

M. J., à Grasse. — Fait droit. — N° 1 et 2, oui. — N° 3, Orléans

M. F. S., à Lyon. — Fait droit. — N° 1, très-bonnes.

M. J., à Pont-à-Mousson. — Rectifié. — N° 1, non. — N° 2, probable, mais incertain. — N° 3, vendre. — N° 4, oui. — N° 5, une pour une. — N° 6, quand elle sera légalement autorisée. — N° 7, achetez. — N° 8, Rouen, Ouest, Midi. — N° 9, Orléans, Nord, Strasbourg, Lyon.

M. T., à Paris. — N° 1, c'est parce que la ligne n'est pas encore terminée. — N° 2, la seconde. — N° 3, la première. — N° 4, vous vous trompez, les actions seront remboursées à 400 fr.

M. G. B. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, nous ne nous occupons pas de ce genre de valeurs.

M. B., à R. — Après la session. — N° 2, gardez. — N° 3, il faut une décision législative pour la remise de cette dette. — N° 4, 32 fr. environ.

M. L., à Boulogne. — N° 1, probablement. — N° 2, non. — N° 3, non. — N° 4, son crédit est plus ancien. — N° 5, oui. — N° 6, environ 900 f.

M. L., à Epinal. — A, 32 fr. environ pour l'année. — B, c'est précisément le chiffre que nous vous donnions. — C, c'est bon dans l'un et l'autre cas.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1853.

72,620 voyageurs	295,111	55
Bagages, marchandises, etc	351,479	83
Total	646,591	38

Semaine correspondante de 1852.

101,457 voyageurs (1)	353,387	85
Bagages, march., etc.	274,026	74
Produit total	627,414	59

Recette totale du 1er janvier au 13 mai.

1853	11,096,793	79
1852	9,385 672	87
	1,711,120	92

(1) Ce chiffre comprend les voyageurs des trains de plaisir pour les fêtes de la distribution des drapeaux, le 10 mai 1852.

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 8 au 14 mai 1853.

18,265 voyageurs	97,221 fr.	40 c.
Bagages, marchandises, etc	105,519	20
Total de la semaine	202,740	40
Total de l'exercice courant	3,446,243	35
Semaine correspondante de 1852	231,722	25
Exercice correspondant de 1852	3,173,689 fr.	35 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 8 au 14 mai 1853.

11,089 voyageurs	34,815 fr.	05 c.
Bagages, Marchandises, etc	49,570	95
Total de la semaine	84,386	»
Total de l'exercice courant	833 011	20
Semaine correspondante de 1852	76,924	20
Total de l'exercice correspondant	741,765 fr.	60 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 883 kilomètres.)

Du 8 au 14 mai 1853.

Grande vitesse.) 33,077 voyageurs.	231,501	95
Petite vitesse.) bag., marchand.	172,586	70
Total de la semaine	404,088 fr.	65 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	6,158,880	60
Total	6,562,969	25
Semaine correspondante de 1852	367,567	20
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	5.271,985	35
Total de l'exercice correspondant	5,639,552	55

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 923 kilom.)

Du 8 au 14 mai 1853.

Voyageurs	253,317	28
Bagages, marchandises etc	357,031	23
Total	610,348	51
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	26,198	75
— Bagages, march., etc.	18,589	85
Totaux	655,137	11
Semaine correspondante de 1852	603,888	72
Différence en faveur de 1853	51,318	39
Recettes du 1er janv. au 14 mai 1853	10,393,176	44
Do de la section d'Angoulême	750,259	16
Total	11,143,435	60
Recette correspondante de 1852	9,316,375	10
Différence en faveur de 1853	1,797,060	50

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 7 avril au 13 mai 1853.

3,386 voyageurs	11,138 fr.	85
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,236	50
Total de la semaine	25,375	35
Semaine correspondante de 1852	29 312	40
Différence en faveur de 1852.	3,397 fr.	05 c.
Recette du 1er janv. au 13 mai 1852.	426 557	30
Recette correspondante de 1852	442,779	10
Différence en faveur de 1852	16,221 fr.	80 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—18e semaine.

Du 30 avril au 6 mai 1853.

40,079 voyageurs	214,570 fr.	05 c.
Marchandises	252,949	29
Total de la semaine	467,619	34
Recettes antérieures	6,587,317	58
Total général	7,054,936	92

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 2 au 8 mai 1853.

12,859 Voyageurs	25,552	95
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	27,146	95
Total	52,699	90
Semaine correspondante de 1852	42,929	05
Recette totale du 1er janv. au 8 mai.	914,765	94
Do 1852	757,978	77
Différence en faveur de 1853	156,787	17

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 1er au 7 mai 1853.

Grande vitesse.—1,256 voyageurs	3,409	70
Petite vitesse	16,842	98
Total	20,252	68

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 30 avril au 6 mai 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	45,219	25
Bagages et marchandises	39,424	65
Total de la semaine	84,643	90
Semaine correspondante de 1852	83,039	15
Augmentation	1,604	75
Recettes du 1er janv. au 6 mai 1853,	1,445,334	53
— — 1852	1,235,545	15
Augmentation	209,789	38

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	25,661	65
Bagages et marchandises	28,090	15
Total de la semaine	53,751	80
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	138,395	72
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	1,445,334	53

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire.

Recette du mois d'avril 1853.

Voyageurs bagages et marchandises	42,412	56
Mois correspondant de 1852	36,062	43
Différence en faveur de 1852	6,380	13

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 mai 1853.

Ouest. —15,163 voyageurs, gr. vitesse	56,217	85
Petite vitesse	28,300	39
Total	84,518	24
Rive gauche. — 24,376 voyag	19 807	95
Total	104,326	19
Rive droite. — 42,092 voyag	40,061	35
Total	144,387	54
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	78,566	95
Rive gauche	40,777	60
Total	119,344	55
Rive droite	77,476	80
Total	196,821	35

Recette tot. du 1er janvier au 15 mai 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,441,696 f.	88 c.
Id. 1852	1,236,477	78

Chemin de fer

DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois d'avril 1853.

Voyageurs et bagages	112,601	»
Recettes diverses	61,153	60
Total du mois	182,756	60
Mois correspondant de 1852	200,622	25

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

Heures des départs.

Stations.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.	
Paris . Dép.	8 45	12 45	4 •	8 30	• •
Pontoise Dép.	9 42	1 •	4 40	9 30	• •
Creil. Dép.	10 30	2 20	5 35	10 30	• •
Compiègne	11 25	3 15	6 25	11 30	• •
St-Quentin Ar.	1 20	5 15	9 10	1 30	• •

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

Heures des départs.

Stations.	Mat	Soir	Soir	Soir
Paris. Dép.	7 30	1 •	11 •	• •
Creil.	8 30	2 30	1 5	• •
Amiens	10 45	5 •	4 5	• •
Abbeville	11 38	6 17	5 5	• •
Boulogne Ar.	1 45	8 25	7 40	• •

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE.

Heures des départs.

Stations	Mat	Mat	Soir	Soir		Exp. Soir.
Paris D.	6 30	7 30	1 •	4 •	11 •	• •
Amiens	11 20	9 55	4 40	8 •	4 5	• •
Arras	• •	11 30	• •	• •	6 8	• •
Douai	• •	12 10	• •	• •	7 5	• •
Lille. A.	• •	1 •	• •	• •	8 •	• •

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

Heures des départs.

Stations	Mat	Mat	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 30	11 •
Lille	12 35	9 30	minuit	8 •
Hazebrouck	1 45	7 55	1 •	9 43
Saint-Omer	2 10	8 20	1 24	10 18
Calais	3 •	9 30	2 10	11 30 mat
Dunkerque	3 •	9 35	• •	11 • mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

Heures des départs.

Stations.	Mat.	Soir.	Mat.	Soir.	
Paris . Dép	7 30	8 •		11 •	• •
Bruxelles Arr	5 h. soir.	5 45		11 40	• •
Bruxelles Dép	8 •	7 30	11 45	4 45	
Malines	8 35	8 5	11 45	5 20	
Liége	11 45	11 25	2 45	8 45	
Aix-la-Chap. A	2 •	2 45	5 45		
Cologne	4 • mat.	5 • soir	8 • soir		

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS

Heures des départs.

Stations.	Soir	Mat	Mat	Mat	Soir.
Cologne . Dép.	11 30		6 45	11 30	• •
Aix-la-Chappelle	1 30		9 15	2 •	• •
Liége	3 50	8 •	12 3	5 •	• •
Malines	6 35	11 5	2 55	8 10	• •
Bruxelles . Arr	7 5	11 35 soir	3 25 soir.	8 40 soir	• •
Bruxelles . Dép	8 •	1 15	9 30		
Paris . Arr.	5 • soir.	10 45 soir	5 30 mat.		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis** et retour.

Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres ; place de l'Abbaye, au Grand-Barrage.

Nos des trains	31 mat	7 mat	33 mat.	37 mat	39 mat.	41 soir.	43 soir.	47 soir.	49 soir	51 soir.	53 soir.	55 soir.	57 soir.	21 soir.	1 soir.
Paris. D.	7 •	• 15	8 30	10 30	11 30	12 30	1 30	3 30	4 30	5 •	5 30	6 30	7 35	8 30	11 •
Saint-Denis	7 10	•	8 40	10 41	11 40	12 40	1 40	3 40	4 41	5 11	5 41	6 40	7 45	8 41	11 11
Enghien		8 36		10 51					4 51		5 51			8 51	11 21
Pontoise A.		9 8		11 25					5 25		6 25			9 25	11 55

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre.

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS

Stations.	Avant Midi Omn.	Avant Midi Direct	Après Midi Omn	Étampes	Omn.	Malles Tours	Malles [illegible]
Paris. Départs.	8 •	9 45	1 15	3 15	5 45	7 45	7 45
Étampes.	9 10	10 30	3 14	5 50	7 41	8 30	9 1
Orléans. Arrivées	12 •	12 15	5 15		9 45	10 15	10 40

Stations.	Mixte	Omn. / Direct	Omn		Malles
Orléans. Départs.	9 35	12 40	5 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.	10 53
Vierzon.	9 21	2 43	7 50		12 51
Bourges.	10 30	3 •	9 •		1 30
Nérondes.	11 11	4 25	10 2		2 27
Nevers. Arrivées.	12 45	5 13 *	10 55		3 45
Vierzon. Départs	9 35	2 53	•		1 1
Châteauroux Arrivées.	12 •	4 40	•		2 2

	Mat.	Soir	Soir		Mat.	Matin	Soir	Soir
Départs de **Paris** pour **Corbeil**	8 30	5 5	8 45	Dép. de Corbeil	7 55	11 5	3 45	9 15

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. 10, 11 h. 55 matin, 3 h., 12 h. soir

— de **Vierzon** pour **Paris** 0 h. 13 matin, 2 h. 22, 0 h. 58 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

Stations.	Avant Midi Mixte	Omn	Omn.	Direct	Après Midi Omn.	Omn.	Direct
Paris. Départ.	•	•	8 •	9 45	1 45	5 45	7 45
Orléans. Arriv.	•	•	12 •	12 45	5 15	9 45	10 45
Orléans. Départ.	•	6 45	midi 30		5 30	10 31	
Blois.	•	8 45	2 3		7 28	12 4	
Tours. Arr.	•	10 40	3 25		9 25	1 25	
Tours. Départ.	6 45		3 50			1 55	
Châtellerault.	8 28		6 •		•	3 41	
Poitiers. Arr.	9 30		7 12		•	4 32	

Départs de **Poitiers**: 4 h. 55, 10 h. • matin ; 5 h. soir.

— de **Tours**: 7 h. 45 matin ; 1 h. 50, 6 h. 40 soir.

Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

Stations.	Avant Midi Mixte.	Omn	Direct	Après Midi Omn.	Mixte
Paris. Dép.	•	8 •	9 45	5 45	7 45
Orléans. Dép.	•	10 30		10 30	
Tours. Arr.	•	2 25		1 25	
Tours. Dép.	6 30	3 40		1 45	
Saumur	8 45	5 44		3 10	
Angers. Arr.	10 25	6 28		4 20	
Nantes.	1 •	8 40		6 40	

Départs de **Nantes**: 6 h. 15, 8 h. 25 matin ; 3 h. 25 soir.

— de **Tours**: 4 h. 06 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

Stations.	Av. Midi Omn.	Exp.	Omn.	Omn.	Après Midi Exp.	Omn	Omn.	Omn	Mixte	Poste
Paris. D.	8 25	9 25	midi	•	•	•	4 25	7 25	8 35	11 •
Maisons	8 53	• •	12 29	•	•	•	4 53	7 50	•	•
Poissy	9 15	• •	12 48	•	•	•	5 13	8 11	•	•
Mantes	10 20	• •	1 50	•	•	•	6 15	9 7	•	•
Vernon.	11 12	10 30	2 31	•	•	•	7 •	9 50	•	•
Rouen. A.	12 55	12 •	4 15	•	•	•	8 35	11 20	2 15	2 3.
Rouen. D	1 •	12 15	4 30	•	•	•	•	•	3 3	
Yvetot	2 10	1 6	5 52	•	•	•	•	•	•	
Havre. A	3 30	2 •	7 45	•	•	•	•	•	6 5	
Rouen D	• •	12 15	4 45	•	•	•	•	•	3 30	
Dieppe. A.	• •	2 15	7 15	•	•	•	•	•	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes. mat.	Poissy jeudi mat.	mat
11 •	7 •	10 •
11 34	7 24	•
12 •	7 45	10 30
1 •		
Retour. matin. 0 45	Retour. soir. 4 10	soir 5 20

Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre
7 15	6 •
10 25	9 35

Departs du **Havre** pour **Paris** — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 0 h., 10 h. soir.

— de **Dieppe** pour **Paris** — 7 h. 10 h. 30, matin, — 5 h. 10, 9 h. 45, soir.

— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 45, 10 h. 35 mat. ; — 1 h. 25, 9 h., 8 15, soir. ; minuit.

— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 9 15, mat. ; — 1 h. 45, 3 h. 30, 5 30, 9 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

Dist	Stations.	Avant Midi omn. 1.	omn 3	omn. 5.	omn 7.	direct 11	Après Midi omn. 17.	omn 21.	direct 23.
kil	Paris	•	•	•	6 45	9 30	1 •	3 30	7 30
28	Lagny	•	•	•	7 34	10 8	1 49	6 10	8 06
45	Meaux	•	•	•	8 05	10 25	2 20	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	•	•	•	8 41	10 34	2 56	7 26	9 5
142	Epernay	•	•	•	11 •	12 30	5 45	9 15	10 41
172	Châlons.	•	•	4 45	11 50	1 00	6 05	10 30	11 19
205	Vitry-le-Français	•	•	5 30	12 40	1 48	6 55	•	12 •
254	Bar-le-Duc	•	•	6 35	2 04	2 50	8 20	•	1 10
294	Commercy.	•	•	7 30	3 18	3 49	9 25	•	2 19
352	Nancy.	•	5 30	9 49	5 35	5 13	11 44	•	3 52
386	Lunéville	•	6 32	10 4	6 30	6 15	•	•	4 40
431	Sarrebourg	•	8 •	12 10	8 05	7 31	•	•	6 40
468	Saverne.	5 45	8 50	1 48	8 50	8 18	•	•	7 •
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 35	10 15	9 12	•	•	8 •

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h. 25 matin, 4 h. soir.

— **Sarrebourg** 7 h. 54 matin, 12 h. 14, 5 h. 51 soir

— **Lunéville** 9 h. 25 matin, 1 h. 30, 7 h. 15 soir.

— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 24, 8 h. 43 soir.

— **Commercy** 8 h. 16 matin, 12 h. 21, 3 h. 54, 9 h. 43 soir.

— **Bar-le-Duc** 9 h. 19 matin ; 1 h. 30, 4 h. 57, 10 h. 52 soir.

— **Vitry-le-Français** 10 37 matin, 2 h. 57, 5 h. 52, 11 h. 52 soir.

— **Châlons** 12 h. 31, 5 h., 11 h. 24 matin, 3 h. 40, 6 h. 31, 10 h. soir.

— **Meaux** 7 h., 12 h. matin, 3 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 53, 8 h. 15, 9 h. 09 soir (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement

Arrivé à **Paris** 4 h. 30, 8 h. 25, 9 h. 55 matin, 4 h. 10, 8 h. 50, 10 h. 50 soir.

Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

Dist	Stations.	Avant midi 31.	33.	35.	Après midi 37	39.
•	Nancy	2 20	6 35	11 •	5 10	8 30
344	Frouard	2 30	6 49	11 14	5 27	8 41
361	Pont-à-Mousson	4 05	7 20	11 51	6 04	9 20
391	Metz	4 58	8 10	12 31	7 09	10 05
452	Forbach	6 55	•	2 45	9 30	•

Départs de **Forbach** pour **Nancy** 5 h. 11 h. mat., 1 h. 30 soir.

— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 10, 5 h. 05 matin ; 12 h. 41, 3 h. 9 h. 31 soir.

— **Pont-à-Mousson** pour **Nancy** 5 h. 54, 8 h. 29 matin, 1 h. 10, 3 h. 49, 7 h. 10 soir

— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 37, 9 h. 06 matin, 2 h. 25, 4 h. 25, 8 h. 16 soir.

Arrivée **Nancy** 8 h. 40, 9 h. 20 matin, 3 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist	Stations.	Av. Midi 1.	3.	Après Midi 5.	7.	9.
kilom.	Paris	•	9 5	3 5	8 30	•
79	Montereau.	5 •	11 34	5 44	10 55	•
103	Les Ormes	6 6	12 18	6 37	11 34	•
121	Nogent.	7 4	12 46	7 21	12 1	•
133	Pont-sur-Seine.	7 34	1 1	7 42	12 20	•
142	Romilly	8 3	1 20	8 1	12 40	•
154	Mesgrigny	8 42	1 30	8 31	12 50	•
179	Troyes.	9 17	2 14	9 10	1 34	•

Départs de **Troyes pour Paris**: 6 h. 20, 11 45 matin ; 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau pour Paris**: 3 h. 29, 10 37 matin ; 2 h. 35, 0 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.

N° 1. 8 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4. 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.

N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin
N° 3. 9 15
N° 4. 1 45 soir.
N° 5. 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE

Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.

Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 8 30 s. — Dernier train • 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, *d'heure en heure*, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.

Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, *d'heure en heure*, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'Ecole, 10 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.

De Sceaux 6, 0 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 2 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANEE et liquidation de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

AVIS AUX PORTEURS D'ÉVENTUALITÉS.

En exécution du traité du 26 mars 1853, entre les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon et la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, ratifié par l'Assemblée générale du 30 avril dernier, les porteurs d'éventualités de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, rue Laffitte, n° 23, pour en opérer l'échange à raison de 44 éventualités 15/100e, contre une action de Lyon à la Méditerranée libérée de 300 fr.

Il est accordé aux propriétaires d'éventualités un délai de trois mois pour user de la faculté et encore le droit de souscrire les actions de la Méditerranée qui leur sont réservées ; ce délai courra du 15 mai courant au 15 août prochain, passé ce délai (terme de rigueur) les porteurs d'éventualités qui ne se seraient pas mis en règle, seront déchus.

Le résidu de la liquidation, s'élevant à 25c par éventualité, sera payé aux ayants droit au moment de la délivrance des actions.

Nota. Le texte du traité du 26 mars dernier se distribue dans les bureaux de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de donner avis à MM. les Actionnaires que l'Assemblée générale du 30 avril dernier a fixé à 8 francs le dividende afférent à l'exercice de 1852.

L'Assemblée a arrêté en outre les mesures suivantes :

« L'appel de 25 fr. sur les actions, primitivement fixé au 1er octobre 1853, sera exigible par anticipation du 15 au 31 mai prochain, sous escompte de 3 0/0 pour le temps qui s'écoulera entre le jour où le versement aura été effectué et la date primitive du 1er octobre 1853.

» Chaque action ayant effectué le versement des cinq premiers dixièmes (ensemble 250 fr.), sera libérée d'office du sixième dixième (50 fr.), au moyen de l'attribution qui lui sera faite d'une somme de 50 fr., à prélever sur les 5 millions de francs versés dans la caisse sociale par les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

» Cette attribution sera faite sous une retenue de 4 fr., représentant les intérêts à 4 0/0 sur le versement de 50 fr., pendant les deux années restant à courir de la période de la construction.

» Au moyen de ladite retenue, les 75 fr. à verser sur les actions à partir du 15 mai prochain ainsi que les 225 fr. déjà versés, porteront également intérêt à 4 0/0, jouissance du 1er avril 1853.

» A dater du 15 mai prochain, il ne sera admis à la négociation que des actions au porteur, libérées de 300 fr., dividende détaché. »

En conséquence MM. les Actionnaires sont invités à présenter leurs titres dans les bureaux de la Compagnie : A PARIS, rue Laffitte, n° 23 ; A LYON, place Port-Saint-Clair, n° 21 ; A MARSEILLE, à la gare du chemin de fer, pour l'exécution des mesures prescrites par les résolutions ci-dessus, savoir :

Distribution du dividende de 8 fr.

Appel de 25 fr. sous escompte.

Imputation d'office d'un sixième dixième (50 fr.) sous retenue de 4 fr.

Transformation des titres nominatifs en titres au porteur, libérés de 300 fr.

Cie DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain ; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables ; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 20 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 des statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

CHEMIN DE FER DU MIDI.

TERRASSEMENTS ET TRAVAUX D'ART.

MM. les entrepreneurs de travaux publics seront admis à soumissionner sur séries de prix les travaux d'une partie de la cinquième section du chemin de fer du Midi entre Carcassonne et Narbonne, jusqu'au 31 mai inclusivement.

Ils pourront prendre connaissance des conditions de la soumission et des séries dans le bureaux des ingénieurs à Narbonne.

CHEMIN DE SAINT-ÉTIENNE A LYON

Le 28 du courant, à midi précis, en séance publique du Conseil d'administration, au domicile social, à Paris rue de Lille 123, il sera procédé au tirage au sort, de cent Obligations des Emprunts-réunis, à amortir le 1er juillet prochain.

CHEMIN DE FER DE ST-ÉTIENNE A LYON.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, prescrite par l'article 39 des statuts, aura lieu, pour le premier semestre 1853, le lundi, 20 juin prochain, à midi, dans la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Ceux de MM. les actionnaires de capital ou d'industrie qui, aux termes des articles 40 et 42 des statuts, réunissent les conditions nécessaires, sont invités à vouloir bien se rendre à la présente convocation. Les actions dont les transferts n'auraient pas plus de quinze jours, ne peuvent, aux termes du règlement, donner droit de faire partie de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions au porteur devra être fait au moins quinze jours à l'avance au bureau de l'agence centrale, à Paris, rue de Lille, n° 123, où les cartes d'entrée seront délivrées à partir du 15 juin.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, considérant qu'il devient utile, dans l'intérêt de la Compagnie, de porter à deux cents francs la somme versée sur les actions, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de cent francs par action.

Ce versement devra être effectué du 6 au 15 juin prochain, à la caisse des banquiers de la Société, à Paris, chez MM. Greene et Ce, place Saint-Georges, n° 28 ; à Londres, chez MM. Barclay, Bevan, Tritton et Ce.

Conformément à l'art. 16 des statuts, à défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû à raison de 5 0/0 l'an sur ce versement, pour chaque jour de retard à partir du 16 juin.

AVIS.

MM. les actionnaires de la filature de Gamaches sont prévenus que l'intérêt à 5 0/0 du premier semestre sur les sommes versées est payable, à dater du 1er juin, chez MM. Niedeshoffheim et Ce, 38, rue Trévise.

SOCIÉTÉ ANONYME DES HAUTS-FOURNEAUX DE MAUBEUGE (Nord).

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'année 1852, arrêté par l'assemblée générale, sera payé, à partir du 1er juin prochain, contre la remise des coupons et quittances des porteurs, chez MM. François Durand et Ce, banquiers, rue Neuve-des-Mathurins, 43, à Paris, et chez MM. Emile Lefebvre et Ce, banquiers, à Valenciennes. 3455

TRAVERSES EN BOIS DE CHÊNE.

On désire traiter avec les administrations des chemins de fer ou les soumissionnaires pour 500,000 traverses en bois de chêne première qualité.

S'adresser, à Lyon, à M. Martaux, quai de la Charité, 150, chargé de vendre en totalité ou en partie, 3489.

ENDUIT FRANÇAIS.

Une expérience de huit années assure à ce nouveau système d'enduit la supériorité que dès son apparition on lui avait accordée sur toutes les autres compositions de ce genre, y compris le caoutchouc. Toutes les épreuves auxquelles on a pu le soumettre attestent la parfaite imperméabilité qu'il donne aux étoffes, sans les altérer en rien et en leur conservant, au froid comme au chaud, leur souplesse et leur solidité.

Fourniture de bâches et rideaux pour chemins de fer, roulage et tapissières, paletots en coton et en soie, tentes, ballons, stores, papiers, etc.

Adresse de l'ENDUIT FRANÇAIS : MM. *E. Foulquier et Ce*, rue Rochechouart, 54.

TERRASSEMENTS.

A céder à des conditions très-avantageuses et grandes facilités de paiement, un grand matériel propre aux terrassements, d'après le système Journet, composé de 80 vagonnets, plans inclinés mobiles, chaînes, machines, etc.

Les rapports des ingénieurs du génie constatent une économie de 50 0/0 sur la main-d'œuvre pour l'emploi de ce matériel dans les travaux des chemins de fer.

S'adresser à M. J., 8, rue Martel.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La spéculation a été contrariée pendant toute cette semaine par les bruits relatifs aux affaires d'Orient, et par des dépêches télégraphiques privées qui n'avaient aucun caractère d'authenticité, et qui représentaient la question d'Orient comme étant entrée dans une phase pleine de dangers. Il a fallu que le *Moniteur* donnât lui-même des explications catégoriques sur la marche des négociations à Constantinople, afin de détruire la fâcheuse impression que les dépêches télégraphiques avaient produites à la bourse de Paris. On doit reconnaître pourtant que les spéculateurs de la bourse commencent à se défier de ces dépêches privées dont personne ne connait au juste la source, et qui peuvent devenir le prétexte de manœuvres coupables. Aussi la baisse a eu bien peu de durée: aussitôt que quelques acheteurs qui se trouvaient trop chargés de valeurs, ont offert leur rente et leurs chemins en baisse, de nouveaux spéculateurs se sont présentés de tous côtés pour profiter de cette occasion. Les dispositions sont donc restées à la hausse malgré la réaction qui a eu lieu deux jours de suite, et une partie de la baisse a déjà été effacée. Les nouvelles des autres places de l'Europe ont d'ailleurs contribué à rassurer notre bourse.

Les oscillations, qui ont été nombreuses depuis huit jours sur la rente, ont eu déjà pour résultat de créer un découvert assez fort, qui contribuera à faire monter plus facilement la rente aussitôt que la question orientale sera définitivement arrangée. Le 3 0/0 est tombé plusieurs fois de 82 à 81 et il a même fait 80 80. Quant au 4 1/2 0/0, il ne sort pas de son inaction; c'est à peine si l'on parvient à négocier 500 fr. de rente à terme à chaque bourse.

Les actions de chemins de fer ont suivi presque toutes les variations de la rente. La dépêche privée qui avait jeté l'effroi parmi les spéculateurs, était arrivée à Paris le jour même de la liquidation de quinzaine du chemin de fer, et avait augmenté les difficultés de la liquidation. Cependant, comme une quantité d'actions ont été levées, les cours se sont raffermis dès le lendemain, et telle a été l'élasticité des cours, que les bonnes lignes revenaient à leurs plus hauts prix aussitôt que la place ne se trouvait plus sous l'influence immédiate de fâcheuses rumeurs.

La ligne de Strasbourg est toujours la valeur favorite de la place. Elle a monté deux fois de 930 à 965, et chaque fois qu'elle est revenue à 930, les achats se sont multipliés au comptant et ont raffermi les cours. On regarde les négociations entamées par cette Compagnie comme très-avancées.

Les actions du Nord ont été alternativement lourdes et offertes. On opérait des ventes du Nord pour racheter des actions de Strasbourg. Aussi cette ligne n'a pas pu se soutenir à 935; elle est retombée à 922 50.

Lyon a paru disposé à la hausse; mais son mouvement ascensionnel a été contrarié par la disposition générale des esprits.

Les actions des lignes de la fusion de l'Ouest ont été faibles. Elles ont donné lieu à peu transactions et elles sont restées en baisse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 mai.

La rente 3 0/0 a monté de 81 65 à 81 90, elle est retombée à 80 75, et elle est restée à 81 10 au comptant et à 81 15 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 104 à 103 75; elle a fermé à 103 90 au comptant et à 103 75 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,730 à 2,705.

Le Comptoir national a monté de 715 à 720 et est resté à 717 50.

Le Crédit mobilier a monté de 940 à 960; il a fermé à 940.

Le Nord a fléchi de 930 à 917 50; il est resté à 922 50.

Strasbourg a monté de 933 75 à 960; il est resté à 945.

Lyon a monté de 962 50 à 975; il est resté à 962 50.

Orléans a monté de 1,107 50 à 1,122 50; il est resté à 1,100.

Rouen a monté de 1,145 à 1,170; il est resté à 1,145.

Le Havre a fait de 545 à 555; il reste à 545.

Bâle a monté de 375 à 382 50; il reste à 375.

Lyon à la Méditerranée a monté de 845 à 815, coupon détaché.

L'Ouest a monté de 795 à 800; il est resté à 797 50.

Le Midi a monté de 670 à 675; il a fermé à 668 75.

Montereau a monté de 450 à 460.

Gray a fléchi de 570 à 560.

Dijon s'est tenu de 575 à 580.

Cherbourg a monté de 640 à 650; il est resté à 642 50.

Dieppe a fléchi de 365 à 360.

Versailles a monté de 355 à 365; il reste à 360.

La Teste a repris de 290 à 305; Sceaux, de 262 50 à 265.

Béziers a fléchi de 522 50 à 517 50.

Samedi. — Les cours de la rente étaient lourds et donnaient lieu à bien peu d'affaires. Il y avait, au contraire, une grande fermeté sur les actions de chemins de fer; quelques lignes étaient vivement demandées. Toutes les primes de la quinzaine ont été levées, et la liquidation se présentait sous un aspect très-favorable. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 81 75 à 81 80, et, à terme, de 81 80 à 82. Le 4 1/2 0/0 a fait 104 au comptant, et 104 30 à terme. La Banque a fléchi de 2,730 à 2,725. Le Nord a monté de 5 à 935; Strasbourg, de 15 à 953 75; Lyon, de 5 à 972 50; Orléans, de 1,125 à 1,120; Rouen, de 5 à 1,170. Le Havre a fléchi de 2 50 à 550; l'Ouest, de 2 50 à 797 50; Cherbourg, de 2 50 à 647 50. Bâle a monté de 3 75 à 352 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 857 50; Dijon, de 5 à 580; le Midi, de 5 à 573 75; Dieppe, de 1 25 à 367 75. Montereau s'est tenu à 450; Versailles, à 365; Saint-Germain, à 1880; la Teste, à 310; Sceaux, à 265.

Lundi. — Le début de la bourse était très-ferme; mais les offres sont devenues très-abondantes à partir de deux heures, et toutes les valeurs sont restées en baisse. Les chemins de fer, d'abord en forte hausse, ont éprouvé une réaction rapide à la clôture; cependant la liquidation des chemins s'est faite avec facilité. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 82 80 à 82 70, et, à terme, de 82 05 à 81 50; le 4 1/2 0/0, de 103 90 à 104 au comptant, et de 104 à 104 10 à terme. La Banque s'est tenue à 2,725. La Société du Crédit mobilier a varié de 960 à 950; le Nord, de 933 75 à 927 50; Strasbourg, de 965 à 945; Lyon, de 980 à 967 50; Orléans, de 1,122 50 à 1,120; Rouen, de 1,170 à 1,165; le Midi, de 680 à 672 50. Le Havre a fait 550; Lyon à la Méditerranée, 857 50; l'Ouest, 790; Cherbourg, 645; Dijon, 577 50; Montereau, 460; Dieppe, 363 75; la Teste, 302 50; Gray, 570; Bâle, 380.

Mardi. — La baisse a continué sur toutes les valeurs par suite des bruits répandus sur la situation des affaires d'Orient. Mais les cours étaient mieux tenus à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 80 75 à 81 30, et à terme, de 80 80 à 81 40; le 4 1/2 0/0, de 103 75 à 103 80 au comptant, et de 103 75 à 104 à terme. La Banque a fait 2,725; le Crédit mobilier a varié de 932 50 à 937 50; le Nord, de 917 50 à 927 50; Strasbourg, de 930 à 945; Lyon, de 967 50 à 966 25; Orléans, de 1,100 à 1,105. Rouen a fait 1,155; le Havre, 550; Bâle, de 370 à 377 50; Lyon à la Méditerranée, de 840 à 842 50; Dijon, de 577 50 à 575; le Midi, de 675 à 670. Montereau a fait 452 50; Dieppe, 362 50; Gray, 560; Saint-Germain, 1,880; la Teste, 305; Sceaux, 262 50; Cherbourg, 647 50; l'Ouest, de 795 à 790.

Mercredi. — Le commencement de la bourse était encore en baisse, mais les esprits se sont ensuite rassurés, et toutes les valeurs étaient recherchées à la clôture. La rente 3 0/0 a fait 81 20 et 81 35 au comptant, et 81 à 81 45 à terme. La rente 4 1/2 0/0 n'a fait que le seul cours de 104 au comptant et à terme. La Banque a fléchi de 10 à 2,715. Le Crédit foncier a monté de 5 à 942 50. Le Nord s'est tenu de 922 50 à 927 50; Strasbourg, de 940 à 947 50; Lyon, de 962 50 à 968 75; Orléans, de 1,107 50 à 1,110; Rouen, de 1,150 à 1,155; le Havre, de 545 à 547 50; Bâle de 375 à 380; Lyon à la Méditerranée, de 855 à 857 50; Dijon, de 576 25 à 580; le Midi, de 665 à 667 50; Montereau, de 452 50 à 480; Gray, de 560 à 562 50. Cherbourg a fait 645; l'Ouest, 790; la Teste, 305; Sceaux, 262 50; Versailles, 360.

Jeudi. — Le commencement de la bourse était très-animé; mais les cours ont fléchi à partir d'une heure et demie et sont restés très-offerts. Toutes les valeurs ont été affectées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 81 60 à 81 10, et à terme, de 81 55 à 81 15; le 4 1/2 0/0, de 104 à 103 90 au comptant, et de 104 à 113 75 à terme; la Banque, de 2,710 à 2,715; Les actions du Nord, de 930 à 922 50; Strasbourg, de 955 à 950; Lyon, de 975 à 960 50; le Midi, de 677 50 à 668 75; Orléans, de 1,117 50 à 1,100; Rouen, de 1,152 50 à 1,145; le Havre de 547 50 à 540; Bâle, de 380 à 375; Lyon à la Méditerranée, de 817 50 à 815, ex-dividende (34); l'Ouest, de 790 à 787. Cherbourg a fait 642 50; Dijon, 577 50; Montereau, 460; Saint-Germain, 1,880; Gray, 560; Beziers, 507 50; Versailles, 360; la Teste, 305; Sceaux, 265.

Vendredi. — La bourse a été meilleure. Toutes les valeurs, et surtout les chemins de fer, étaient en hausse au début; mais ils ont ensuite fléchi sensiblement. Le 3 0/0 a varié de 81 30 à 81 20; le 4 1/2 0/0, de 103 75 à 103 70; la Banque, de 2,710 à 2,705; le Nord, de 930 à 927 50; Strasbourg, de 947 50 à 950; Lyon, de 962 50 à 966 25; Orléans, de 1,100 à 1,105; Rouen, de 545 à 540; Bâle, de 380 à 375; Lyon à la Méditerranée, de 817 50 à 812 50; le Midi, de 670 à 668 75. Dieppe a fait 360; Saint Germain, 1,885; Montereau, 455; l'Ouest, 782 50; Dijon, 585; Gray, 560.

J. MINTZ.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 14 au 20 mai 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1854.	Époques de jouissance	NOMS des lignes.	14 comp.	14 terme.	16 comp.	16 terme.	17 comp.	17 terme.	18 comp.	18 terme.	19 comp.	19 terme.	20 comp.	20 terme.
710	813	99	100,000	400	tout.	41 fr. 50 p. un an.	janv. 1853	Nord	933	932 50	927 50	922 50	927 50	930	927 50	922 50	922 50	923 50	937 50	928 75
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	1167 50	1167 50	1165	1164	1165	1155	1155	1152 50	1145	1140	1140	1145
tout.	92	87	40,000	500	tout.	32 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre	550	550	550	545	550	540	547 50	550	540	»	540	540
tout.	31	81	88,000	500	400	8 fr. 30 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp	363 75	»	368 75	»	362 50	»	360	»	360	»	360	»
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg	647 50	648	645	»	647 50	645	645	648	642 50	640	640	»
tout.	35	99	12,000	500	tout.	68 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain	1880	1900	»	»	1880	»	1880	»	»	1880	1895	1890
tout.	17	88	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)	365	»	365	»	365	»	360	»	360	»	360	»
449	»	99	50,000	500	350	21 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	797 50	798	790	788	790	790	790	787 50	787 50	777 50	782 50	782 50
tout.	11	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux	268	»	»	»	262 50	»	262 50	»	263	»	265	»
923	1582	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1120	1123 75	1120	1118 75	1115	1110	1010	1112 50	1100	1110	1105	1108 75
627	660	98	250,000	500	tout.	32 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	953 75	957 50	945	948	945	947 50	947 50	950	950	948	950	955
141	198	99	84,000	350	tout.	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	382 50	380	380	378	377 50	380	380	377 50	375	377 50	375	377 50
»	478	99	82,000	500	250	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray	365	365	370	»	360	360	362 50	360	360	»	360	»
883	813	99	240,000	500	250	8 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	972 50	967 50	967 50	965	966 25	975	968 75	970	962 50	960	966 25	967 50
tout.	100	89	40,000	500	tout.	3 40 (4).	»	Montereau à Troyes	450	450	460	450	452 50	455	460	460	460	455	455	457 50
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon	380	380	377 50	»	378	375	380	375	377	378	375	»
tout.	37	perp	2,200	5,000	tout.	498 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	400	»	»	1884 fr. p. 1 an.	janv. 1853	D° (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	80,000	500	175	8 p. 1 an (5).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.	857 50	857 50	857 50	858	842 50	847 50	857 50	858 50	845	840	842 50	840
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi	673 75	678	678 50	670	670	970	667 50	670	669 75	663	668 75	668 75
tout.	58	99	16,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à la Teste	310	310	318 50	»	305	»	308	»	305	»	302 50	»
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	30	90	9,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
								Rentes 3 0/0	81 80	82	80 70	81 30	81 30	81 40	81 25	81 45	81 40	81 45	81 20	81 8[illegible]
								Rentes 4 1/2 0/0	104	104 30	104	104 40	103 90	104	10[illegible]	104	103 90	103 75	103 70	»
								Banque de France	2725	»	»	»	2725	»	2715	»	2710	»	2705	»
								Crédit mobilier	958 75	957 50	930	935	937 50	937 50	942 50	935	940	932 50	937 50	935
								Comptoir national	717 50	720	715	717 50	715	717 50	717 50	717 50	718	715	715	715
								Banque Foncière	882 50	880	880	885	»	880	880	870	»	880	880	970
								D° Obligations (Cert.)	1090	»	1090	1091 25	1087 50	»	1090	1087 50	1090	»	1090	»

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 14 au 20 mai 1853.

Date de l'emprunt	Nombre des oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembours.	Intérêts six mois.	Époques des tirages	Dates de jouissance.	Noms des Compagnies	14	16	17	18	19	20
1851.	150,000	75 ans.	333	tout.	500	7 50	avril.	janv. juill.	Nord-Boulogne	373 75	373 75	373 75	373 75	373 75	373 »
D°	80,000	80 —	1,050	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1130 »	»	1130 »	1130 »	1131 »	1130 »
1852.	60,000	99 —	333	250	625	12 50	»	D° D°	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	550 »	550 »	550 »	550 »	550 »	550 »
1852.	182,333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelles 5 0/0	348 75	350 »	350 »	350	348 75	348 75
D°	2,300	98 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	1015 »	»	»	»	»	»
D°	30,300	98 —	500	250	930	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	382 50	382 50	382 50	382 50	390 »	390
1848.	11,484	48 —	1,120	tout.	1,250	25	D°	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	1135 »	»	»	»
D°	6,201	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	D° D°	Versailles (rive droite)	»	»	»	1120	»	1122 50
1852.	8,403	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	D° D°	Ouest	1122 50	»	1125 »	»	1125 »	1125 »
1844.	7,218	80 —	1,105	tout.	1,250	25	»	D° D°	Saint Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,934	78 —	1,075	tout.	1,250	25	»	D° D°	D° (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,888	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	D° D°	Paris à Orléans	»	1160 »	»	»	»	»
1849.	13,333	83 —	730	tout.	1,250	25	D°	D° D°	D° Nouvelles 1848	1140	»	»	»	1145 »	1145 »
1852.	150,000	99 —	310	140	500	7 50	»	janv. juill	D° Nouvelle 1852	367 50	367 50	368 25	368 25	366 25	367 50
1845.	5,987	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	D° D°	Paris à Rouen	»	»	»	»	888 »	»
1847.	4,968	98 —	1,000	tout.	1,250	25	»	D° D°	D° Nouvelles	»	»	»	»	»	1125 »
1848.	13,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	D°	mars. sept.	Rouen au Havre	1100	1100 »	1100	1110	1100 »	1100 »
1948	5,000	87 —	800	tout.	1,250	30	D°	D° D°	D° Nouvelles	1210	»	»	»	»	»
1843.	2,778	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	250	625	12 50	D°	»	D° Nouvelles	»	»	540 »	»	»	»
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 13 au 19 mai. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	13	14	16	17	18	19
Nord	927 50 à 935 »	938 » à 940 »	935 » à 942 »	918 75 à 925 »	918 75 à 922 50	912 50 à 918 »
Paris à Strasbourg	943 75 à 950 »	958 » à 960 »	960 » à 978 »	943 75 à 958 25	943 75 à 957 50	948 75 à 950 »
Cie d'Orléans	1137 10 à 1142 50	1125 » à 1150 »	1125 » à 1150 »	1101 » à 1125 »	1100 » à 1125 »	1100 » à 1100 »
Paris à Rouen	1137 50 à 1162 50	1157 50 à 1162 50	1137 50 à 1192 50	1137 50 à 1168 50	1125 » à 1150 »	1137 50 à 1125 »
Rouen au Hâvre	537 50 à 550 »	537 50 à 550 »	537 50 à 550 »	537 50 à 550 »	534 25 à 543 75	537 50 à 550 »
Lyon	958 25 à 962 50	960 » à 965 »	965 » à 967 »	968 75 à 977 50	968 75 à 978 »	965 » à 970 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	Dern. Cour
Caisse Bechet, Dethomas et Ce.	500	530 »	Echarcon ... Papeterie	1000	1600	Gaz de Wazemmes	500	450	Sécurité ... mar.	5000	28 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1100	Essonne ... Papeterie	100	3000	— d'Arles 1re série	100	80 »	Sauvegarde ... mar.	5000	4 1/2 0/0 b.
— Paton	25	52 50	Bastennes ... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Océan ... mar.	5000	25 0/0 b.
— Courtois	50	42 50	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1600	— de Besançon	430	325 »	Nationale ... Inc.	5000	150 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... canal.	1000	810	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	5000 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale ... Inc.	5000	32,000
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) ... Forg.	500	500	— de Versailles	300	325	Union ... Inc.	5000	67 0/0 b.
Tenez ... (cuivre).	100	125	Alais ... Forg.	3000	1800	— Cherbourg	500	100	France ... Inc.	5000	45 0/0 b.
Vieille-Montagne ... (zinc).	200	4860	Chatillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	10000	Phénix ... Inc.	4000	3400 »
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	1110	Providence ... Forg.	1000	1108	— Caillard	1000	893	Providence ... Inc.	2500	30 0/0 b.
Meuse ... (zinc).	250	310	Herserange. N. libér ... Forg.	500	510 »	Gondoles parisiennes	80	180 »	Urbaine ... Inc.	5000	75 0/0 b.
Stolberg ... (zinc).	750	1136	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	550	Omnibus (Entr. génér.)	4000	8500	Confiance ... Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	63 75	Valentin-Coq ... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	850	250 »	Eveil. d'Avignon	34 50	»
Blanzy ... charb.	1000	1930	Soc. Cail et Ce ... Usine.	1000	1500	Favorites ... Omnibus.	500	1903	— de Cette	18	»
Chalonnes ... charb.	1000	1100	Christofle ... Usine.	500	800	Hirondelles ... Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	28	»
Ghazutte ... charb.	1/3520	435	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies ... Belg.	1000	1845
Charbonnages belges	500	325	Télégraphe sous-marin	25	84 »	Tricycles ... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	840
Pont-de-Loup (sud) ... charb.	1000	240	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén. ... Pet. V.	500	885 »	— de Montluçon	500	515
Mines de la Loire ... charb.	1/63400	760 »	— français ... (Dito)	500	1065	Désirées ... Pet. voit.	500	650 »	Docks	250	296 50
Centre-du-Flenu ... charb.	1000	213	— parisien ... (Dito)	1000	1275 »	Lutéciennes ... Pet. voit.	500	080 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu ... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1809 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	630	Maberly (Amiens)	500	920
Epinac ... charb.	1/8 400	500	— du Nord (Batign.)	500	810 »	Générale ... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Prévost)	500	930
Haute-Loire ... charb.	500	[illegible]	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	[illegible]	Gamaches	500	490
Montchanin ... charb.	500	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	14 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	122
Azincourt ... charb.	1/1 500	800	— de Baronne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	18 0/0 b.	Richer	500	180

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 64 — 12e ANNÉE. — N° 22 — SAMEDI 28 MAI 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »



PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loysel et C°, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de Titres de chemins de fer.

SOMMAIRE.

Progrès des recettes des chemins de fer.

Pendant que la bourse baisse sans mesure, les chemins de fer continuent à développer leur exploitation et à accroître leurs recettes.

Nous avons sous les yeux le tableau comparé des produits bruts obtenus pendant les quatre premiers mois de 1852 et de 1853 ; nous y trouvons les résultats suivants :

NORD.

	Produits bruts par kilom.
Quatre premiers mois de 1852,	12,171
— 1853,	13,902

Augmentation : 14.2 0/0.

ROUEN.

Quatre premiers mois de 1852,	20,227
— 1853,	22,284

Augmentation : 10.1 0/0.

HAVRE.

Quatre premiers mois de 1852,	12,229
— 1853,	13,689

Augmentation : 12 0/0.

LYON.

Quatre premiers mois de 1852,	12,675
— 1853,	15,092

Augmentation : 19 0/0.

ORLÉANS.

Quatre premiers mois de 1852,	10,470
— 1853,	11,661

Augmentation : 11.3 0/0.

La section d'Angoulême, isolée du réseau, a produit pour les quatre premiers mois de 1853 près de 5,000 fr. par kilomètre, ce qui représente 18 à 20,000 fr. pour l'année. L'ouverture de la lacune entre Poitiers et Angoulême, annoncée pour la seconde quinzaine de juillet, doublera après un an les produits de cette section et la rendra aussi fructueuse que le surplus du réseau.

STRASBOURG.

Quatre premiers mois de 1852..	7,906 fr.
— 1853..	10,624

Augmentation, 34.4 0/0.

Cette augmentation comparative est due surtout à l'influence exercée par l'ouverture des lacunes qui existaient encore sur la ligne de Strasbourg pendant les six premiers mois de 1852. — Ce fait peut donner une idée de ce qui se produira dans quelque temps sur la ligne d'Orléans, lorsque celle de Bordeaux sera complète.

SAINT-GERMAIN.

Quatre premiers mois de 1852..	21,603 fr.
— 1853..	23,099

Augmentation, 7 0/0.

Sans le mauvais temps qui a duré jusqu'au 15 mai 1853, le progrès eût été beaucoup plus considérable.

OBSERVATION.

Les recettes du mois de mai ne donneront pas pour les chemins qui aboutissent à Paris une augmentation proportionnelle à celle des quatre premiers mois. La cause unique de ce ralentissement vient de ce que l'année dernière, le 10 mai, il y a eu à Paris de grandes fêtes pour la distribution des drapeaux, fêtes qui ont amené dans la capitale un concours énorme de voyageurs.

La même circonstance ne s'étant pas présentée en mai 1853, les chemins de fer n'ont pas profité de cette cause accidentelle de recettes; mais ils retrouveront, par l'économie dans les frais d'exploitation et par les résultats généraux, qui présentent un accroissement moyen de 11 à 12 0/0 pour tous les chemins de fer, la justification des espérances les plus brillantes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

LIGNE DE PARIS A MULHOUSE.

On s'entretient beaucoup depuis quelque temps du rachat du chemin de fer de Montereau à Troyes par la Compagnie de Paris à Strasbourg, qui solliciterait en même temps la concession, sans garantie d'intérêt et sans subvention de l'Etat, d'une ligne spéciale de Paris à Mulhouse, dont le chemin de Montereau deviendrait une section.

Ce projet soulevant de nombreuses et délicates questions de tracé, et les négociations avec le gouvernement n'étant pas arrivées à leur terme, nous ne saurions, sans manquer à la réserve qui nous est imposée, fournir aucun détail sur la direction du chemin et sur les points intermédiaires qu'il doit desservir. Tout ce que nous pouvons faire pour répondre à l'impatience de ceux de nos correspondants qui nous interrogent sur cette opération, c'est d'indiquer les combinaisons

financiaires qui paraissent devoir être adoptées dans le cas où la concession serait faite à la Compagnie de Strasbourg.

Le chemin de fer de Montereau serait racheté par la Compagnie de Strasbourg, qui se chargerait, d'après ce que l'on assure :

1° Du service du dernier emprunt ;

2° De rembourser le prêt de l'Etat ;

3° De rembourser les actions de Montereau au pair de 500 fr. dans un délai de dix-huit mois, avec bonification de 3 0/0 d'intérêt jusqu'à l'époque du paiement.

Le chemin de Paris à Mulhouse, dont le chemin de Montereau ferait partie intégrante, coûterait, y compris le rachat dont il vient d'être parlé, environ 175 millions.

Ce capital serait divisé en deux parts inégales : l'une de 50 millions en obligations, l'autre de 125 millions en actions.

Les 250,000 actions à émettre seraient exclusivement réservées au pair, aux actionnaires actuels, à raison de *une* action pour *une*.

Tels sont, parmi les bruits en circulation, ceux qui obtiennent le plus de crédit et qui paraissent les plus fondés ; toutefois, en les reproduisant, nous en indiquons l'origine et n'en garantissons en aucune manière l'exactitude.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer de Rhône-et-Loire.

Nous publions plus loin le rapport de M. le vicomte de Kerveguen sur le projet de loi relatif aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Les conclusions de la Commission sont entièrement favorables au projet, dont le rapport fait ressortir les avantages pour le public et pour l État.

Quant à la Compagnie qui a racheté les chemins de la Loire, elle fera, elle aussi, une bonne affaire; car les recettes actuelles, et notamment celles de la ligne de Saint-Étienne à Lyon, annoncent que les produits nets de l'année dépasseront de plusieurs centaines de mille francs l'annuité à servir aux lignes rachetées. Que sera-ce donc, fait observer avec beaucoup de raison M. de Kerveguen, quand les trois chemins réunis profiteront des économies d'une administration unique et des améliorations que les dépenses nouvelles vont leur procurer ; quand, surtout, ils se souderont avec la ligne du Centre venant aboutir à Roanne, en leur ouvrant tout l'ouest de la France, et avec le Grand-Central, qui leur amènera les voyageurs et les marchandises de seize départements du Midi ?

Dans l'opinion de la Commission du Corps législatif, la garantie d'intérêt accordée par le Trésor « n'est qu'une simple caution, où » l'intervenant est assuré d'avance de la sol- » vabilité du souscripteur. »

AD. BLAISE (des Vosges).

P. S. Le Corps législatif a donné son approbation au projet de loi, dans la séance du 26 mai.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

La Commission chargée de l'examen du projet de loi relatif à la concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a déposé son rapport, dont les conclusions favorables ont été soumises au Corps législatif, qui a dû en délibérer dans sa séance du 27 mai.

La longueur du chemin de Saint-Rambert à Grenoble est de 98 kilomètres.

La dépense totale est évaluée, d'après les études de 1845, à 32 millions, soit 327,000 fr. par kilomètre.

Le gouvernement accorde à la Compagnie une subvention de 7 millions, soit 71,430 fr. par kilomètre (1).

La dépense à la charge de la Compagnie est ainsi réduite à 25 millions, ou 255,570 fr. par kilomètre; elle est garantie par l'Etat d'un revenu minimum de 3 0/0 sur 25 millions.

La Compagnie concessionnaire est formée d'hommes honorables qui ont fait leur preuves dans l'industrie des travaux publics, et offrent dès lors toute garantie d'une bonne exécution et d'une administration intelligente.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Paris à Vienne par Munich.

On nous écrit de Munich :

« La ligne principale de l'Allemagne centrale, qui doit relier Paris et Vienne, en passant par Munich, construite par les gouvernements intéressés avec une impulsion sans égale, sera inaugurée dans la partie qui traverse le royaume de Wurtemberg entre Bietigheim et Bruchsal, le 24 septembre prochain, jour de la fête du roi.

» Le jour de l'inauguration, le trajet entre la frontière française et la capitale du Wurtemberg aura lieu sans solution de continuité.

» On peut compter du reste que, sauf un accident imprévu, la section d'Ulm et d'Augsbourg sera achevée avant le printemps de l'année prochaine, et qu'à cette époque par conséquent les trains iront directement de Paris à Munich. »

---

(1) Le rapport, dont on trouvera le texte plus loin, établit ainsi les subventions accordées par l'Etat à quelques autres chemins :

	Par kilom.
Paris à Strasbourg, Orléans à Bordeaux. Centre,	225,000 fr.
Tours à Nantes, Paris à Lyon, Caen à Cherbourg,	200,000
Lyon à Avignon,	222,727
Mézidon au Mans,	100,000
Paris à Caen,	86,021

Chemins de fer prussiens.

Le ministre du commerce de Prusse a donné l'ordre de hâter les travaux du grand chemin de fer de l'Est, pour que la partie qui va jusqu'à Kœnigsberg puisse être inaugurée encore cette année. Il a autorisé en conséquence l'établissement du chemin de fer de Stargard à Colberg, dont les travaux sont commencés. La province de la Poméranie citérieure pourra ainsi entrer dans le grand réseau des chemins de fer.

On ne sait pas encore positivement ce qui a été décidé à l'égard de la prolongation du chemin de fer de l'Ouest russe jusqu'à la frontière. Le gouvernement russe a traité cette affaire et manifesté le désir de voir continuer le chemin jusqu'à la frontière; mais on ne sait rien encore du tracé, parce que le gouvernement prussien ne veut rien décider avant l'achèvement de la ligne de Kœmphen.

Chemins de fer de Rhône-et-Loire.

PROJET DE LOI

Relatif à la réunion des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le projet de loi délibéré en conseil d'Etat, et relatif à la réunion des chemins de fer de la jonction de Rhône-et-Loire, sera envoyé au Corps législatif par notre ministre d'Etat.

Art. 2. MM. Rouher, vice-président, Thierry et Frémy, conseillers d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 17 mai 1853.

Signé : NAPOLEON.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'Etat,

Signé : Achille FOULD.

Pour ampliation :

Le Secrétaire général,

Signé : Alfred BLANCHE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Les chemins de fer de Lyon à Saint-Etienne, de Saint-Etienne à Andrezieux, et d'Andrezieux à Roanne, qui relient le Rhône à la Loire, datent d'une époque où l'art d'établir les communications ferrées était encore à son début : ce furent des essais dont l'imperfection nous frappe d'autant plus aujourd'hui, que les progrès réalisés depuis ont été plus merveilleux. Ainsi, le chemin de Lyon à St-Etienne, quoique le moins défectueux des trois, est tout à fait impropre à recevoir le matériel et à faire le service en activité

sur nos grandes lignes : il n'est pas à deux voies dans toute son étendue ; là où les deux voies existent, leur largeur est insuffisante pour les besoins nouveaux ; et les souterrains, construits pour une seule voie, et d'une très-petite hauteur sous clef, présentent des chances d'accidents qu'on ne prévient qu'à force de surveillance. Sur le chemin d'Andrezieux à Saint-Etienne, une pente inclinée à 29 millimètres se développe sur 800 mètres de longueur, et des courbes en sens contraires, de 100 mètres de rayon, se rejoignent sans alignement intermédiaire. Entre Roanne et Andrezieux, les déclivités atteignent jusqu'à 50 millimètres, tandis que le rayon des courbes s'abaisse à 180 mètres. Dans une partie du parcours, la traction s'opère par des locomotives ; ailleurs, par machines fixes et même au moyen de chevaux. On n'y trouve ni régularité ni sécurité. C'est que ces chemins ne furent point, dans le principe, destinés au transport des voyageurs, mais bien à celui des marchandises et spécialement de la houille.

L'imperfection des tracés n'est pas le seul inconvénient que présentent ces chemins. Parties intégrantes d'une même ligne qui rattache le Rhône à la Loire, et la ville de Lyon à celle de Roanne, ces tronçons ont néanmoins leurs régimes séparés, leur matériel distinct, leurs tarifs différents ; et non-seulement ces tarifs généralement très-élevés, si on les compare à ceux qui sont maintenant en vigueur sur presque tous les points de la France, diffèrent d'un chemin à l'autre ; mais ils varient dans le parcours du même chemin, suivant que les marchandises approchent de telle ou telle localité, suivant qu'elles vont à la remonte ou à la descente. Aucune disposition des cahiers des charges n'oblige d'ailleurs les compagnies concessionnaires à admettre sur leurs lignes les embranchements que le service public ou l'intérêt des exploitations industrielles peuvent réclamer. Le pouvoir des Compagnies est, à cet égard, tout à fait discrétionnaire, et l'administration n'a pas le droit d'intervenir pour le modérer. Nous ajouterons que ces concessions constituées d'une manière si défectueuse, sont faites à perpétuité.

Pourtant les chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à Andrezieux, et d'Andrezieux à Roanne, sont destinés par leur situation, sont destinés même expressément par la loi, à servir de tête à deux de nos plus grandes lignes de chemins de fer : à la ligne qui, passant par Moulins, va réunir prochainement Orléans et Lyon, et dans un avenir plus ou moins rapproché, Lyon, Tours et Nantes ; et à ce réseau central qui mettra bientôt en communication la seconde ville de l'Empire avec les principales cités du Centre et du Midi, Clermont, Périgueux, Bordeaux, Agen et Toulouse. En effet, le décret du 27 mars 1852 désigne Roanne comme le point d'arrivée de la ligne d'Orléans à Lyon, par Moulins, et fixe au 27 mars 1857 l'achèvement complet des travaux d'embranchement. D'un autre côté, aux termes du décret du 21 avril 1853, portant concession du réseau central, Saint-Etienne est le point où doit se souder la lignes de Lyon à Bordeaux. Il y a donc urgence à préparer dès maintenant la jonction de ces lignes, ainsi que la continuité du service jusqu'à Lyon. Cette nécessité écrite dans la loi a dû préoccuper tout à la fois le gouvernement et les compagnies concessionnaires.

Les études faites par les soins de ces compagnies, et contrôlées par les ingénieurs de l'Etat, ont établi que les trois chemins de fer dont il s'agit peuvent être rectifiés et munis du matériel convenable à leur nouvelle destination, moyennant une dépense de 35 millions de francs ainsi répartis :

1° Exécution des travaux...	23,187,872 fr.
2° Matériel de locomotives..	8,800,000
3° Frais généraux.........	1,200,000
4° Intérêts pendant la construction	1,812,128
Total......	35,000,000 fr.

Mais lorsqu'on descend dans les détails de l'exécution, on voit que la dépense de 23 millions 187,872 fr., afférente aux travaux, se distribue très-inégalement entre les trois chemins qu'il s'agit d'améliorer. Ainsi, d'après les devis particuliers à chacun d'eux, le chemin de Lyon à Saint-Etienne exigerait une somme de 7 millions 798,000 francs, celui de Saint-Etienne à Andrezieux une somme de 3,885,000 francs, et celui d'Andrezieux à Roanne 11,504,000 francs : de telle sorte que la compagnie la plus prospère se trouverait avoir la moindre dépense à faire pour la mise en état de son chemin, tandis que la charge la plus lourde viendrait peser sur une compagnie pauvre et obérée. Ce simple rapprochement de chiffres démontre que le travail d'amélioration de ces chemins ne pouvait pas être entrepris isolément et par les compagnies elles-mêmes. Elles l'ont compris, et ont cherché à traiter avec une nouvelle société qui, réunissant les trois concessions dans sa main, pourrait soumettre les travaux à une direction unique, effacer les diversités de régimes, et ramener la ligne entière à l'uniformité de tarif par l'unité de l'administration.

Sous l'empire de ces circonstances, il se forma une société composée de capitalistes et de représentants des divers intérêts attachés à ce projet d'amélioration : administrateurs des grandes lignes aboutissant à Lyon, de la compagnie des mines de la Loire, etc., et enfin des chemins eux-mêmes d'entre Rhône-et-Loire.

Cette société entra en négociation avec les compagnies par l'intermédiaire de leurs conseils d'administration. Des traités furent passés entre elle et les conseils d'administration de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à Andrezieux, sous la date des 27 décembre 1852 et 6 avril 1853 ; entre elle et le conseil d'administration d'Andrezieux à Roanne, sous la date du 22 décembre 1852, et sauf réserve d'une double ratification d'abord par le gouvernement, puis, par les actionnaires de chacune des trois compagnies, réunis dans le délai de six mois en assemblée générale, il fut convenu ce qui suit :

1° Les concessions de chacune des compagnies passeraient aux mains de la compagnie nouvelle, en même temps que leur actif et leur passif, moyennant une annuité à leur servir pendant 99 ans ;

2° L'Etat garantirait le paiement de cette redevance annuelle. C'était pour les compagnies cessionnaires une condition absolue de leurs traités.

Pour la détermination du taux de l'annuité, il fut décidé qu'on se réglerait sur les produits nets réalisés récemment. L'année 1852 ayant été assez fructueuse, on l'adopta comme une base convenable.

Pendant le cours de cette année, le produit net avait été :

1° Pour le chemin de Saint-Etienne à Lyon, de	2,648,047
2° Pour celui de Saint-Etienne à Andrezieux, de	219,236
3° Pour celui d'Andrezieux à Roanne, de	286,000
Total :	3,148,283

Partant de cette base, on régla l'indemnité de rachat :

1° Pour Saint-Etienne, à	3,073,285
2° Pour Andrezieux	220,000
3° Pour Roanne	334,053
Total :	3,627,338

somme qui dépasse de 480,000 fr. environ la recette réalisée en 1852. Mais on voulut tenir compte aux compagnies cessionnaires d'une partie de l'accroissement certain du produit de leurs lignes ; on voulut aussi leur payer la valeur de la transformation d'une concession perpétuelle en une concession temporaire, pendant laquelle le capital devait être amorti. Au reste, cette somme de 3,627,358 fr. n'était qu'un maximum qui ne devait être atteint qu'en 1857, lors de l'achèvement complet des travaux. Jusque-là, le chiffre devait rester moindre : 3,407,000 fr. en 1853, 3,306,137 fr. en 1854, et ainsi de suite.

Tels furent les traités consentis sous la condition, ainsi que nous l'avons déjà dit, d'une garantie donnée par l'Etat au paiement de l'annuité.

Une autre clause de ces conventions intéressait directement le Trésor. Dans le passif des compagnies cessionnaires que la compagnie nouvelle prenait à sa charge, figurait une créance de l'Etat, considérée comme irrécouvrable, vu la situation financière du débiteur. Elle concernait la Compagnie d'Andrezieux à Roanne. En 1840, cette compagnie avait suspendu, faute d'argent, les travaux de construction de son chemin, lorsque l'Etat vint à son secours. La loi du 15 juillet de cette année autorisa le gouvernement à lui faire un prêt de 4 millions de francs, portant intérêt à 4 0/0 avec amortissement à 2. Les intérêts n'ont jamais été payés ; et, quant au capital lui-même, l'hypothèque du gouvernement se trouve primée par d'autres créances montant à 2 millions, dont la loi de 1840 reconnait l'existence. Or, la nouvelle compagnie, en acceptant le passif des compagnies cessionnaires, s'engageait à rembourser à l'Etat le prêt fait en 1840 à celle d'Andrezieux à Roanne.

Munie de ces conventions, la nouvelle Compagnie se présenta devant l'administration, proposant : 1° de réduire à 99 ans les trois concessions perpétuelles qu'elle venait de racheter ; 2° d'employer 35 millions à rectifier, élargir, améliorer les trois chemins, d'après les plans de l'administration, et à compléter leur matériel ; 3° de rembourser à l'Etat la dette de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

En retour de quoi elle demandait :

1° Une subvention de 10 millions ; 2° la garantie à 3 0/0 des sommes à dépenser pour l'exécution de ses travaux jusqu'à concurrence de 30 millions ; 3° la garantie de l'annuité de 3,627,358 francs en faveur des Compagnies rachetées.

Le comité consultatif des chemins de fer, saisi de l'examen de ces propositions, pensa qu'il y avait lieu de les accepter, sauf quelques modifications de détail ; mais le gouvernement repoussa tout d'abord la condition d'une subvention quelconque, puis celle d'une garantie de 3 millions sur le montant des travaux à exécuter ; quant à la garantie de l'annuité en faveur des Compagnies cessionnaires, il crut devoir l'accepter, non-seulement comme une clause essentielle des conventions passées, sans laquelle ces conventions devenaient nulles, mais encore comme une clause équitable vis-à-vis des actionnaires des Compagnies dépossédées. Toutefois, il en réduisit le terme à 50 ans au lieu de 99 ans qui lui étaient demandés.

L'administration s'est, d'ailleurs, assurée par

des calculs faits avec soin que cette garantie, utile à l'entreprise à laquelle elle donnerait un appui moral incontestable, ne serait jamais pour le Trésor une charge réelle En effet, dès maintenant le montant total de l'annuité se trouve couvert, et au-delà, par le produit des trois chemins, qui s'est notablement accru dans les premiers mois de l'année courante; et, en ce qui concerne l'avenir, la garantie deviendra, si l'on peut ainsi parler, de plus en plus nominale.

On a calculé que les recettes brutes des trois chemins, à partir de 1857, et lorsqu'ils auront reçu l'embranchement de Moulins, s'élèveront, en moyenne, à 9 millions, et le produit net à 5,400,000 francs (60 0/0 du produit brut); ce qui laisserait libre, après le prélèvement de l'annuité, une somme de 1,772,640 francs, ou plus de 5 0/0 du capital nouveau. D'où il suit que non-seulement l'État ne court point le risque d'être atteint dans sa garantie, mais encore que la nouvelle Compagnie doit trouver dans son entreprise une suffisante rémunération de ses dépenses.

Pour entourer de toutes les précautions possibles cette garantie attribuée à l'État, l'administration a voulu qu'il fût stipulé, soit dans la convention à intervenir, soit dans le cahier des charges, que l'annuité serait servie aux Compagnies cessionnaires avant tout prélèvement fait sur le produit net de l'entreprise, de quelque nature et à quelque titre que ce fût. En même temps, la Compagnie s'est engagée à rembourser au Trésor le capital dû à l'État par la Compagnie d'Andrezieux à Roanne, au moyen de trente annuités de 204,077 francs chacune, représentant l'intérêt à 3 0/0 et l'amortissement au même taux sur près de 4 millions de francs.

Sur ces bases est intervenue une convention que le ministre des travaux publics et les mandataires de la Compagnie ont signée le 16 du présent mois.

A la convention a été annexé un cahier des charges spécifiant les droits et les obligations des compagnies vis-à-vis du public, des compagnies cessionnaires et de l'État. Dans ce cahier des charges, qui reproduit d'ailleurs les clauses générales des derniers cahiers des charges approuvés, figure le tarif applicable à la ligne de Lyon à Roanne, discuté par le comité consultatif des chemins de fer, contradictoirement avec la Compagnie et adopté par le gouvernement, sauf quelques modifications peu importantes. Ce tarif doit apporter à l'état présent des choses une amélioration notable, sur laquelle nous nous arrêterons un instant.

Les trois chemins de Lyon à Roanne, ainsi que nous l'avons déjà dit, n'ont de tarif légal que pour les marchandises transportées à petite vitesse; les voyageurs, les bestiaux, les marchandises à vitesse de voyageurs, sont taxés arbitrairement par les Compagnies. Le tarif du chemin de fer de Roanne impose aux marchandises de toute nature 0,145 par tonne et par kilomètre à la descente, et 0,175 à la remonte. Celui de Saint-Etienne à Andrezieux frappe la houille de 22 centimes par tonne et par kilomètre; le coke de 0,46, et les autres marchandises de 0,372 (ordonnances des 26 février 1823 et 27 août 1828) Quant au chemin de Saint-Etienne à Lyon, le tarif aujourd'hui en vigueur, et qui date de l'ordonnance du 16 septembre 1831, établit un droit uniforme de 0,098 à la descente par tonne et par kilomètre, sur toutes les marchandises, et à la remonte un droit de 0,12 entre Givors et Rive-de-Gier, de 0,13 entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne. Voilà pour les transports à petite vitesse. Les autres sont tarifés au gré de la Compagnie, ainsi que les droits d'embranchement; et le prix élevé de ces derniers a donné lieu à des réclamations vives et nombreuses, dont le gouvernement ne pouvait connaître jusqu'à présent, mais qu'il espère bien avoir prévenues pour l'avenir.

Un ensemble de dispositions insérées au cahier des charges est destiné à protéger contre les exigences possibles de la Compagnie, les intérêts des grands établissements industriels qui vivifient les bassins de Saint-Etienne et de Rive-de-Gier.

Le nouveau tarif, beaucoup plus modéré que les anciens, quant aux taux des droits, établit l'uniformité entre les trois lignes, l'uniformité à la remonte et à la descente; et il est d'ailleurs en harmonie avec ceux qui régissent aujourd'hui les chemins de fer sur presque tous les points du territoire français. Des calculs statistiques fournis par le ministère des travaux publics démontrent que l'application de ce tarif apportera une réduction considérable dans les charges que supportent aujourd'hui les localités situées entre Roanne et Lyon. Le coke, les minerais de fer, la fonte, le sel marin, la marne, les fumiers, les engrais, les matériaux pour la construction des routes, etc., ont été ramenés dans la même classe que la houille, sous la taxe de 0,10 par tonne et par kilomètre. Les vins ne sont imposés qu'à 0,14. Le droit sur le blé descendra à 0,08 par tonne et par kilomètre, sitôt que le prix de l'hectolitre aura dépassé 23 fr. sur le marché régulateur de Gray. Enfin, toutes les clauses des derniers cahiers des charges relatives au transport des dépêches, des militaires, des wagons cellulaires, aux télégraphes électriques, etc., ont été appliquées à la nouvelle concession.

Nous avons encore quelques mots à dire sur le tracé. La direction actuelle est conservée entre Lyon et Saint-Étienne; conservée également, mais avec de grands changements de pentes et de courbes, entre Saint-Étienne et Andrezieux. Pour la section d'Andrezieux à Roanne une difficulté grave s'est présentée comme l'instruction s'achevait: la ville de Montbrison est intervenue, demandant avec instance que le nouveau tracé, au lieu de suivre comme le chemin actuel la rive droite de la Loire, empruntât la rive gauche et traversât, avec le chef-lieu du département, un pays plus commerçant et plus peuplé. Les études présentées au nom de la ville n'étant pas complètes, et les enquêtes n'ayant pu encore avoir lieu, le gouvernement a réclamé du temps pour se prononcer entre l'une et l'autre rive. La question a donc été réservée dans la convention, mais la Compagnie s'oblige à exécuter celui des deux tracés qui lui serait prescrit par l'administration, quelle que puisse être d'ailleurs la différence des dépenses et la surcharge qui en résulterait pour elle.

En résumé, l'État accorde aux trois Compagnies d'entre Rhône et Loire la garantie pendant 50 ans d'une somme annuelle de 3,627,000 fr.; garantie qui, suivant toutes les probabilités, doit rester purement nominale; et il obtient en retour:

1° La rectification de ces trois chemins aujourd'hui inviables et qui ferment aux grandes lignes du Centre l'accès de la ville de Lyon;

2° La réduction à 99 ans de concessions instituées à perpétuité;

3° La substitution de tarifs modérés à des tarifs onéreux et exceptionnels, sans rapport avec ceux des autres lignes ferrées de l'Empire;

4° Enfin le remboursement d'une dette de 4 millions que l'État pouvait considérer comme perdue.

Quant à la forme suivie dans l'instruction de cette affaire, elle était tracée d'avance par les lois du 8 juillet 1852, relatives aux chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et à celui de Paris à Cherbourg; lois rendues dans des affaires analogues, et qui réservaient, comme le projet actuel, l'approbation ultérieure des assemblées générales des Compagnies. Si le Corps législatif, comme le gouvernement l'espère, ratifie la présente convention en ce qui concerne la garantie demandée à l'État, elle sera portée ensuite par les administrations des trois chemins de fer de Saint-Étienne à Lyon, Saint-Étienne à Andrezieux et Andrezieux à Roanne, devant leurs compagnies respectives, pour obtenir des actionnaires la ratification des engagements pris en leur nom.

Signé à la minute :

ROUHER, vice-président du Conseil d'Etat;

Amédée THIERRY, conseiller d'Etat, rapporteur;

FRÉMY, conseiller d'Etat.

Certifié conforme :

Le maître des requêtes,
Secrétaire général du Conseil d'Etat.

Signé : F. BOILAY.

DÉCRET.

Relatif aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Article unique. Sont approuvés les art. 5 et 6 de la convention, et les art. 68 et 69 du cahier des charges ci-annexés, relativement aux engagements à la charge du Trésor pour l'exécution du chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'Etat, dans ses séances des 14 et 16 mai 1853.

Le président du Conseil d'Etat,
Signé :
J. BAROCHE.

Certifié conforme :

Le maître des requêtes,
Secrétaire général du Conseil d'Etat,

Signé : F. BOILAY.

Chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Extrait du Cahier des charges des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Art. 68. La Compagnie s'engage à rembourser à l'État la somme de 4 millions, formant en principal le montant du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, en vertu de la loi du 15 juillet 1840.

Ce remboursement aura lieu en trente annuités égales de 204,077 francs chacune, représentant l'intérêt de ladite somme de 4 millions et son amortissement calculés au taux de 3 0/0.

La première annuité sera payée le 27 mars 1859, c'est-à-dire un an après l'ouverture du chemin de fer

de Moulins à Roanne, et les autres au 27 mars des 29 années suivantes.

Chacune de ces trente annuités sera représentée par une obligation souscrite par la Compagnie et négociable à l'ordre du caissier du Trésor. La Compagnie s'engage à remettre au Trésor, avant le 31 décembre 1853, les obligations représentant lesdites annuités.

Art. 69. Le Ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante ans, les sommes à payer annuellement en représentation du prix des lignes rachetées, en vertu des conventions annexées au présent, savoir :

1° Pour le chemin de Saint-Étienne à Lyon : 2,673,285 fr. en 1853; 2,773,285 fr. en 1854; 2,873,285 fr. en 1855; 2,973,285 fr. en 1856; et 3,073,428 en 1857 et années suivantes; soit au maximum	3,073,428 fr.
2° Pour le chemin de Saint-Etienne à la Loire : 189,622 fr. en 1853; 197,310 fr. en 1854; 205,550 fr. en 1855; 212,790 fr. en 1856; 220,030 fr. en 1857 et années suivantes; soit au maximum	220,030
3° Pour le chemin d'Andrezieux à Roanne, une somme annuelle de	334,542
Total	3,628,000

Ladite somme sera payée aux ayants droit sur les produits net de l'entreprise, avant tout prélèvement de quelque nature et à quelque titre que ce soit, autre que celui des frais annuels d'entretien et d'exploitation.

En conséquence, la somme ainsi garantie annuellement par l'État n'excédera en aucun cas celle de 3,628,000 fr. en représentation de laquelle la compagnie est autorisée à délivrer aux ayants droit des obligations dont l'intérêt ne pourra excéder 4 0/0.

La forme et les conditions d'émission de ces obligations seront soumises à l'approbation du ministre des finances.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation et de ses recettes.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité ci-dessus fixée, il en sera remboursé avec les intérêts à 3 0/0 sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant la somme nécessaire pour payer ladite annuité, dans quelqu'année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividende au profit de la compagnie.

Si à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 52 ci-dessus.

Chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) chargée d'examiner le projet de loi relatif aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Messieurs,

La Commission que vous avez nommée pour examiner le projet de loi qui doit réunir en un seul chemin de fer, amélioré, les trois uniques concessions perpétuelles qui existent en France et qui lient le Rhône avec la Loire, vient vous soumettre le résultat de ses travaux.

Sa tâche a été facilitée et abrégée par les nombreux et favorables documents qui sont au dossier, et que résume très-bien l'exposé des motifs de la loi.

Vous savez, Messieurs, que le chemin de Saint-Etienne à Lyon, dont l'établissement remonte à l'année 1828, a été construit en vue du transport des houilles et exclusivement pour cet objet.

Bien que tracé avec une prévision très-remarquable des progrès que devait faire la locomotive, il a dû nécessairement se ressentir dans son exécution de l'inexpérience de l'époque et de la faiblesse du capital primitif.

Des améliorations successives ont plus que doublé la dépense première, et ont permis à ce chemin d'atteindre une recette de plus de 400,000 fr. par kilomètre, c'est-à-dire de dépasser les plus fortes recettes kilométriques connues.

Malgré cela, pour servir de jonction aux réseaux qui vont aboutir à Lyon, Givors et Saint-Etienne, il a besoin, avant tout, de doubler l'élargissement de sa voie et celle de ses souterrains, afin d'être à même de recevoir le matériel des autres chemins et de satisfaire au développement toujours croissant de son trafic.

La ligne de Saint-Etienne à la Loire, dont la concession remonte à 1823, établie dans l'origine pour le transport exclusif des charbons au moyen de chevaux, présente encore des courbes de 100 mètres de rayon et des rampes qui sont inadmissibles dans une grande exploitation.

Enfin le chemin d'Andrézieux à Roanne, avec ses plans inclinés à 50 millimètres par mètre, et ses machines fixes, construites d'après les errements d'une époque déjà reculée (1829), ne peut offrir, sans des changements presque radicaux, les conditions *de vitesse, de sécurité* et *d'économie* qui sont maintenant devenues des nécessités publiques.

Dans sa louable sollicitude pour le bien-être des populations, le gouvernement a sagement pensé que, lié, comme il l'est pour ces chemins, par des concessions perpétuelles, il ne pouvait pas imposer *à priori* à ces trois Compagnies, qui sont dans des conditions de prospérité si différentes, les améliorations matérielles que le temps et les exigences commerciales ont rendues indispensables.

De plus, il n'était pas en son pouvoir d'obtenir le moindre dégrèvement sur les prix de transport, qui sont fort élevés sur les trois chemins.

En un mot, son action bienfaisante était nulle, faute de pouvoir utilement s'exercer.

Il lui fallait donc arriver au bien désiré par lui et souhaité par tous par une autre voie.

Le ministère des travaux publics la cherchait, et beaucoup de bons esprits y songeaient également.

De cet ensemble de volontés est née la Société présente de capitalistes dont vous parle l'exposé des motifs, et qui a su si bien concilier, tout à la fois, les vœux des populations, les droits de la propriété, les charges présentes du Trésor et les bénéfices futurs et certains de l'État.

La convention provisoire qui est intervenue entre M. le ministre des travaux publics et cette nouvelle Société vous est connue, Messieurs; mais il est du devoir de votre Commission de vous en faire peser tous les avantages.

1° Les trois chemins vont nécessiter, en améliorations et en perfectionnements de toute espèce, une nouvelle dépense de 35 millions, qui ne coûte pas une obole au Trésor public.

2° Le prêt de 4 millions fait par l'Etat à la Compagnie d'Andrezieux à Roanne, dont celle-ci n'a jamais pu payer les intérêts, et que le gouvernement représentatif, comme celui de la République, avaient en quelque sorte abandonné comme une créance perdue sans retour, est remboursé intégralement.

3° Les tarifs des transports auxquels le gouvernement ne pourrait toucher sont remaniés, considérablement réduits et ramenés aux taux modérés des dernières concessions.

Un seul exemple vous fera apprécier ces utiles réductions. La houille, élément essentiel de l'industrie et principal aliment de ces chemins, est ramenée du prix de 16 centimes par tonne et par kilomètre, à 10 centimes seulement, soit plus du tiers en bénéfice pour les consommateurs.

Ainsi nous donnons de la sorte aux populations intéressantes de ces industrieuses contrées, pour qui la houille à bon marché est une condition de vitalité, une cause nouvelle et déterminante de succès.

4° Un rabais de moitié sur le nouveau tarif est stipulé en faveur des blés, pour le cas où le prix de cette denrée subirait une hausse accidentelle.

Il n'en faudrait pas tant, Messieurs, pour assurer à l'Empereur et à son gouvernement la profonde reconnaissance des populations si paternellement secourues et protégées.

Mais je poursuis l'énumération des avantages que l'État retire de la combinaison projetée :

5° Le transport sur les trois chemins devient gratuit pour les dépêches.

6° Les troupes, les prisonniers et autres services de l'Etat reçoivent des réductions de péage favorables et analogues à celles qui sont stipulées pour les dernières concessions.

Enfin, au lieu d'une perpétuité désespérante, au lieu d'être en présence de chemins imparfaits et sur lesquels son action est désarmée, le gouvernement, par l'adoption du projet de loi qui vous est présenté, obtient la restauration des trois chemins dans d'excellentes conditions de viabilité, se prêtant dans leurs diverses parties un concours efficace, et, au bout de 99 ans, il rentre dans la possession d'un capital de plus de 120 millions, sans bourse délier.

De tels profits, de si considérables avantages sont trop palpables et trop évidents pour ne pas nous concilier vos honorables suffrages.

Reste à examiner à quel prix ils sont obtenus. C'est à bon compte, Messieurs, nous vous l'assurons, car l'intervention de l'Etat se borne à garantir pendant cinquante ans, seulement aux propriétaires actuels des trois chemins, *et avant tout prélèvement fait sur le produit net de l'entreprise, de quelque nature et à quel titre que ce soit*, une annuité de 3,628,000 francs.

Or, les recettes actuelles, et notamment les accroissements du chemin de fer de Saint-Etienne, font dépasser de plusieurs centaines de mille francs le chiffre de fixation de l'annuité pour 1853. Que sera-ce donc quand les chemins, profitant des économies d'une administration unique et des améliorations que 35 millions de dépenses nouvelles vont leur procurer, auront atteint leur apogée de puissance et de développement?

Or, la loi actuelle nous annonce que ces trois chemins doivent encore servir de tête de ligne à nos deux plus grandes voies ferrées, à savoir : 1° le Grand-Central qui les mettra en communication avec Bordeaux et qui leur amènera les voyageurs et les marchandises de seize départements du Centre et du Midi; 2° le Centre, qui se soude avec lui à Roanne, et qui

---

(1) Cette Commission est composée de MM. Bouchetal-Laroche, *président*; le vicomte de Kervéguen, *secrétaire*; le baron de Ladoucette, le vicomte de Partouneaux, le comte de Peunautier, Varin d'Ainvelle, Le Comte (Yonne).

Les conseillers d'Etat, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. Rouher, vice-président du Conseil d'État; Thierry et Frémy.

lui donne des débouchés sur Paris, le nord et l'ouest de la France.

Votre Commission estime donc que la garantie de l'État est purement et simplement nominale, puisque le certain d'aujourd'hui vous est un sûr garant de l'avenir et des améliorations qui en sont la conséquence obligée.

Dans son opinion, la garantie dont il s'agit n'est même qu'une simple caution, où l'intervenant est assuré d'avance de la solvabilité du souscripteur.

Un vœu favorable au tracé de la rive gauche de la Loire, entre Roanne et Andrézieux, a été présenté dans la Commission, fondé sur le motif que cette direction servirait des intérêts plus considérables de population et de commerce que le tracé actuel.

La Commission a cru devoir mentionner cette observation.

Vous le voyez, Messieurs, jamais Compagnie de chemin de fer ne s'est présentée à vous sous des auspices plus heureux et dans des conditions plus favorables aux finances du pays.

D'après tout ce qui précède, nous ne pensons pas devoir terminer ce rapport sans féliciter M. le Ministre des travaux publics du soin qu'il a mis à sauvegarder les intérêts du Trésor, et de l'habileté que témoigne l'exposé des négociants qui ont amené le résultat actuel.

Par ces diverses considérations, Messieurs, qui toutes militent en faveur du projet de loi, votre Commission, par mon organe, vous en propose, à l'unanimité, l'adoption très-prochaine.

Chemin de fer de Lyon à Genève.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) chargée de l'examen du projet de loi relatif à l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis aux délibérations du Corps législatif a pour objet la ratification des engagements à la charge du Trésor pour la construction du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

Ce chemin de fer a été concédé pour 99 ans par un décret en date du 30 avril dernier, et les engagements à la charge du Trésor consistent en une subvention de 15 millions et une garantie d'intérêt de 3 0/0 pendant 50 ans, sur le capital à dépenser par la Compagnie, sans que ce capital puisse excéder 50 millions, ce qui limite la garantie annuelle de l'État à une somme de quinze cent mille francs.

Ce projet de loi se présentait naturellement sous deux aspects.

Votre Commission a dû examiner si l'entreprise est utile; si le projet du gouvernement satisfait le mieux possible aux grands intérêts internationaux à desservir sur nos frontières de la Suisse et du Piémont; enfin si les conditions financières de la concession sont acceptables, et s'il ne serait pas possible d'en obtenir de meilleures.

L'utilité, l'urgence même de l'entreprise, ne pouvaient être mises en doute par votre Commission. Nos frontières du sud-est restent seules aujourd'hui en dehors du réseau de nos grandes lignes de chemins de fer, et cependant le commerce de la Suisse est disputé au port de Marseille par les ports de Gênes et de Trieste. Nos relations avec le Piémont et avec l'Italie sont d'une grande importance. L'échange des produits, le transport des voyageurs sont une source de richesses pour les deux pays, et votre Commission a pensé que l'exécution des chemins de fer de nos frontières de Suisse et de Savoie, est, au plus haut degré, une entreprise nationale.

Ainsi l'ont compris nos voisins de Genève, qui accordent une subvention de 2 millions pour 12 kilomètres à construire sur leur territoire (soit 166,666 fr. par kilomètre), et nos voisins du Piémont, qui, malgré l'absence complète d'études préalables, n'ont pas craint de consentir à une garantie d'intérêt de 4 1/2 0/0 pour la concession d'un chemin de fer de Modène à Genève par Chambéry, avec embranchement sur Saint-Genis-d'Aoste, frontière de France.

Il n'est pas possible de méconnaître l'importance des intérêts engagés dans cette question et de fermer les yeux sur les intentions du Piémont, en présence de certains passages du rapport lu le 11 mai 1853 à la Chambre des Députés de Turin, que nous croyons devoir citer textuellement :

« Turin, dit le rapporteur, deviendra la place » centrale des relations commerciales de l'Italie » septentrionale avec la plus grande partie de » la France, en même temps que GÊNES *recevra* » *le flux de voyageurs anglais et français, qui*, » AUJOURD'HUI, LUI SONT ENLEVÉS PAR MARSEILLE; » car la distance de Lyon à Gênes par Mar- » seille est de 650 kilomètres, tandis que par le » Mont-Cenis et Turin elle n'est que de 450 ki- » lomètres. Gênes, *au moyen de l'embranchement* » *sur Genève*, pourra également lutter, *sur cette* » *place*, AVEC MARSEILLE pour certains produits, » puisqu'elle en sera moins éloignée.

» Si l'on observe que le Piémont aura ainsi » deux lignes directes et indépendantes avec la » Suisse, l'une vers Genève et l'autre vers le » lac de Constance; que ces lignes se prolon- » gent *par la vallée du Rhin jusqu'à la Manche*, » EN ÉVITANT LES TERRITOIRES DE LA FRANCE ET » DE L'AUTRICHE, *qu'elles viennent converger à* » *Gênes*, l'on voit que de toutes manières, » quelles que soient les complications politi- » ques qui puissent surgir, *les communications* » *commerciales de l'Angleterre avec la Méditerra-* » *née seront, par le fait même*, ASSURÉES À LA » PLACE DE GÊNES.

» Le Ministère, en acceptant les offres de la » Compagnie *avant que les études du chemin de* » *fer fussent achevées*, y avait été engagé par des » circonstances impérieuses qui rendaient tout » retard imprudent. La Commission, est-il dit » ailleurs, aurait désiré qu'on eût fixé la somme » à laquelle devait se borner la dépense, et que, » par conséquent, *un projet suffisamment élaboré* » eût précédé l'acte de concession du chemin » de fer.

» On n'ignorait pas, dit-il, qu'une puissante » Compagnie, patronée par des hommes d'une » haute influence, était en voie d'obtenir une » concession pour un chemin de fer qui, tra- » versant le département de l'Ain, aurait réuni » Lyon à Genève.... *Si la concession du chemin* » *de fer du département de l'Ain avait eu lieu* » *avant celle du chemin de fer de la Savoie*, il est » douteux qu'une société sérieuse eût pu se » former pour la construction de ce dernier... » Il était donc de bonne politique de se hâter » et de constituer au plus tôt une Compagnie » solide; c'est ce qu'a fait le ministère.

» Un des membres de la Commission objec- » tait que le chemin de fer de la Savoie abou- » tissait bien aux frontières de l'État vers la » France et vers la Suisse, mais qu'on n'était » pas assuré que les gouvernements de ce pays » voulussent se réunir à nous dans les points » que nous avions choisis : par conséquent, » tout en approuvant en principe le projet de » loi, il croyait convenable d'en suspendre la » mise à exécution *jusqu'à ce qu'on eût concerté* » *avec les gouvernements voisins, d'un commun* » *accord, les points de jonction.*

» En réponse à cette proposition, l'on faisait » observer que dans des questions de cette na- » ture, *l'avantage était, en général, pour le gou-* » *vernement qui prenait l'initiative, puisqu'il* » *pouvait déterminer d'avance les points de jonc-* » *tion de la manière la plus convenable pour ses* » *propres intérêts.* »

Si le gouvernement piémontais a cru pouvoir se dispenser d'études préalables, il n'en a pas été de même chez nous : le tracé et les conditions financières d'exécution du chemin de fer ont été étudiés avec le plus grand soin et soumis à l'examen préalable de tous les conseils dont l'avis pouvait éclairer le gouvernement.

Dès 1846, des études ont été faites par les ingénieurs de l'État dans plusieurs directions; leurs projets ont été l'objet d'enquêtes régulières dans tous les départements traversés.

En 1852, ces études ont été révisées en tenant compte des perfectionnements de l'art de la construction des chemins de fer, et les ingénieurs ont dû rechercher, conformément aux instructions de l'administration, quelles économies pouvaient être apportées dans les projets de 1846, et sur quels points les devis primitifs pouvaient être modifiés.

Le Conseil des ponts et chaussées a discuté tous les tracés étudiés par les ingénieurs: le comité des fortifications et la commission mixte des travaux publics ont été appelés à en délibérer.

Enfin, le comité consultatif des chemins de fer a examiné à son tour les tracés proposés et les soumissions adressées au gouvernement pour leur exécution.

C'est après cette instruction complète que le Conseil d'État a été saisi de la question, et que le gouvernement a définitivement adopté pour le chemin de fer de Lyon à Genève le tracé qui suit la rive droite du Rhône sur le département de l'Ain, passe à Ambérieux, descend vers Culoz et arrive à une petite distance d'Aix, à 36 kilomètres de Chambéry, sur un point où la jonction avec la Savoie est sûre, facile et économique; il remonte toujours sur la rive droite du Rhône jusqu'à Bellegarde, pour arriver enfin à la frontière suisse près du fort l'Écluse.

A cette ligne principale se joint un embranchement qui s'en détache à Ambérieux, traverse le chef-lieu du département de l'Ain, et rejoint Mâcon le chemin de fer de Lyon à Paris.

Nous devons ajouter que, pour desservir le département de l'Isère, un autre projet, soumis en ce moment aux délibérations du Corps législatif, a pour objet l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

---

(1) Cette Commission est composée de MM. le marquis de Mortemart, *président*; Le Conte (Yonne), *secrétaire*; de Voize, Rouilleaux-Dugage, Duboys (d'Angers), Legrand (Nord), le baron de Richemont.

Les conseillers d'État, commissaires du gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi sont MM. Vuillefroy, président de section, et Amédée Thierry.

Les projets écartés par le gouvernement sont les suivants :

1° Le tracé par Nantua, abandonné sans hésitation en raison des difficultés d'exécution et des dépenses qu'il entraîne;

2° Le tracé par le nord du département de l'Isère, Cordon et la rive française du Rhône;

3° Le tracé par le nord du département de l'Isère, aboutissant à la frontière sarde à Saint-Genis-d'Aoste, et se dirigeant sur Genève à travers le territoire sarde, en passant par Chambéry et Annecy.

Le gouvernement sarde a fait faire, non des études, mais de simples reconnaissances sur le terrain ; voici ce qu'il résulte des études des ingénieurs français:

Le tracé du chemin de Saint-Genis d'Aoste à Genève présente les plus grandes difficultés; il faut s'élever sur le plateau d'Aiguebelette et traverser deux hautes montagnes, celle du Lin et celle de l'Epine.

Le souterrain de la montagne du Lin aurait 4,490 mètres de longueur ; celui de la montagne de l'Epine, 4,390 mètres. Ce dernier serait établi à 686 mètres au-dessous du sommet de la montagne, et par conséquent devrait être exécuté sans puits sur une longueur de 2 kilomètres au moins. Il y aurait un grand nombre d'ouvrages d'art, et entre autres deux viaducs, l'un de 25 mètres, l'autre de 58 mètres de hauteur. Le maximum de déclivité serait de 0,017 par mètre.

La dépense par kilomètre est évaluée à 846,000 fr.

Un autre tracé, contournant la montagne de l'Epine, franchirait le mont du Chat par un tunnel de 2,000 mètres de longueur.

Ce second tracé aurait 15 kilomètres de plus que le tracé direct.

Entre Culoz et Chambéry, le terrain ne présente aucune difficulté; de Culoz à Aix, on suit la rive droite du lac du Bourget ; et d'Aix à Chambéry, le terrain est si facile, qu'on y a établi il y a quelques années, pour le transport des baigneurs, un chemin de fer dont on retrouve encore les traces.

Ces deux derniers tracés peuvent être reliés à Grenoble par des embranchements se détachant de la ligne principale, soit à Bourgoin, soit à Saint-Didier, mais traversant l'un et l'autre, suivant les rapports des ingénieurs, des terrains tourmentés, se prêtant difficilement à l'établissement d'une voie ferrée, et ils rendent impossible l'exécution de l'embranchement dirigé sur Mâcon.

En concédant dès aujourd'hui le chemin de fer de Lyon à Genève, avec son embranchement sur Mâcon, en maintenant pour Grenoble l'embranchement de Saint-Rambert, consacré par trois décisions du pouvoir législatif, et réservant la construction d'un embranchement sur Chambéry, qu'il sera toujours facile de relier à Culoz au chemin de Lyon à Genève, le gouvernement a pensé qu'il donnait aux intérêts généraux du pays et aux intérêts particuliers des départements traversés, toutes les satisfactions qu'il était possible d'espérer aujourd'hui. Lyon se trouvera ainsi à 160 kilomètres de Genève et à 130 de Chambéry quand on voudra combler la lacune entre Culoz, Aix et Chambéry. Le port de Marseille n'aura pas à redouter pour son commerce avec la Suisse les embarras de douane et de tarif qui pourraient résulter d'une rivalité sur le parcours d'un territoire étranger. Le trajet de Marseille à Genève sera de 510 kilomètres sans transbordements, sur une ligne entièrement française établie dans de bonnes conditions d'exploitation.

L'embranchement de Mâcon abrège de 52 kilomètres la distance de Paris à Genève comparativement au trajet de Lyon : il donne à nos ports du Havre et de Nantes un avantage marqué sur les ports étrangers pour le commerce de la Suisse.

Le montant des dépenses imposées à la compagnie concessionnaire au début de son exploitation pour l'exécution de la ligne de Lyon à Genève et de l'embranchement de Mâcon, est en totalité, d'après l'estimation du gouvernement, de 62,250,000 fr., savoir :

De Lyon à Genève, 160 kilom....	49,124,000 f.
D'Ambérieux à Mâcon, 67 kil....	13,126,000

Il résulte des études de statistique que le produit net de la ligne et de son embranchement, doit être de 2,201,000 fr., savoir :

De Lyon à Genève	2,000,000 f.
D'Ambérieux à Mâcon	201,000
Total conforme.........	2,201,000

La Suisse accorde à la compagnie une subvention de 2 millions; de son côté, le gouvernement français, outre une garantie de 3 0/0 applicable à un capital de 50 millions au maximum, propose de lui allouer une subvention de 15 millions, d'où résulte pour l'ensemble de l'entreprise un intérêt d'environ à 3/4 0/0 du capital engagé.

Tel est, dans son ensemble, le système proposé par le gouvernement.

La Commission, examinant, au point de vue financier, les motifs qui ont déterminé le choix du gouvernement entre les divers projets, a pensé qu'il était de son devoir de rechercher si d'autres combinaisons étaient acceptables et s'il était possible d'arriver au même résultat à des conditions moins onéreuses pour le Trésor.

Elle a immédiatement éliminé le tracé par Nantua, qui donne lieu à des dépenses plus considérables d'exécution à des difficultés plus grandes d'exploitation, et qui n'admet pas la possibilité d'un embranchement de Culoz à Chambéry.

Elle a également repoussé le tracé qui se dirige sur Genève par le nord du département de l'Isère, Chambéry et la Savoie; partant de ce principe, *sur lequel elle a été unanime*, que la ligne de Lyon à Genève ne devait pas emprunter le territoire sarde.

Restaient donc, en définitive, deux lignes distinctes en présence :

Le tracé du gouvernement par le département de l'Ain, Culoz et la rive droite du Rhône, et le tracé par le nord du département de l'Isère, Cordon et cette même rive droite du Rhône.

Nous ne devons pas vous dissimuler, Messieurs, que la Commission s'est vivement préoccupée du mérite de ce dernier tracé, dont les avantages peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

Il traverse des terrains faciles; il dessert des populations nombreuses et industrielles. La longueur totale de Lyon à Genève n'est pas plus considérable que par le tracé du gouvernement; il réserve l'éventualité d'une diminution de parcours sur Chambéry ; il comporte encore la possibilité d'un embranchement sur Grenoble.

Mais, en regard de ces avantages, la Commission a reconnu qu'il offrait l'inconvénient d'exclure l'embranchement de Mâcon, destiné à rapprocher Paris, le Havre, Nantes de Genève, et qu'il y aurait alors nécessité, pour compléter le réseau dans cette hypothèse, de construire au nord, à travers la chaîne du Jura, une ligne fort difficile entre Salins et Genève, et au midi un deuxième embranchement de Grenoble à Valence.

Nous arrivons enfin, Messieurs, à une dernière objection contre ce tracé, objection devant laquelle la Commission a dû s'incliner.

Cette objection résulte de l'avis du comité des fortifications, qui se prononce formellement contre tout projet de chemin de fer dans la partie nord du département de l'Isère, et déclare que le seul réseau compatible avec les intérêts de la défense est celui du gouvernement, qui comprend, en même temps que la ligne de Lyon à Genève par le département de l'Ain, la ligne de Grenoble à Saint-Rambert, en ce moment soumise à l'examen du Corps législatif.

La majorité de la Commission a donc renoncé à ce tracé par le nord du département de l'Isère ; mais, pour bien vous faire connaître la situation, nous devons ajouter que le gouvernement, ainsi qu'il résulte des explications données par M. le président du Conseil d'Etat et par les concessionnaires eux-mêmes, a gardé sa complète liberté d'action et n'a pris aucun engagement qui lui interdise, pour l'avenir, l'exécution d'un chemin dans la partie nord du département de l'Isère, exécution qui ne serait probablement plus combattue par le comité des fortifications, puisque les intérêts de la défense seraient sauvegardés par la ligne du département de l'Ain. Le gouvernement n'a pas imité en cela le Piémont, qui s'est engagé à n'accorder pendant dix ans aucune autre jonction sur la frontière française que celle de Saint-Genis-d'Aoste, ainsi qu'il résulte de l'art. 15 du cahier des charges du chemin sarde (1).

Il ne suffit pas, comme le croit l'honorable rapporteur sarde, *qu'un gouvernement ait pris l'initiative pour qu'il détermine d'avance les points de jonction de la manière la plus favorable à ses propres intérêts.* — Le gouvernement français, négociant librement avec nos voisins, saura, nous n'en doutons pas, sauvegarder les intérêts du pays dans la convention diplomatique à intervenir, s'il y a lieu, entre les deux nations.

La majorité de votre Commission, Messieurs, après avoir ainsi successivement renoncé aux diverses directions proposées et entendu les parties intéressées, a été amenée à considérer le projet du gouvernement comme étant, sous le rapport du tracé, celui qui conciliait le mieux les grands intérêts engagés dans la question.

Nous ne reviendrons pas sur les avantages de ce tracé, nous les avons déjà sommairement énumérés ; mais ce qu'il importe de dire hautement, c'est que son adoption emprunte un degré d'urgence incontestable de la discussion récente qui vient d'avoir lieu dans la Chambre des Députés du Piémont, discussion qui jette un si grand jour dans la question, et qui prouve que le gouvernement français a bien compris les intérêts nationaux.

Il nous reste maintenant à examiner les conditions financières de la concession, c'est-à-dire les charges qu'elle doit imposer au budget de l'Etat ; c'est là l'objet principal de notre mission.

(1) Cet article est ainsi conçu :

« Toute ligne, tous prolongements ou embranchements allant de la présente ligne à la frontière de France, autre que l'embranchement qui est compris dans le présent cahier des charges, ne pourront être établis ou concédés avant l'expiration des 10 ans qui suivront l'époque fixée pour l'achèvement des travaux relatifs à la présente concession. Passé ce délai, la compagnie aura sur toute autre la préférence à conditions égales pour la concession de ces lignes, prolongements embranchements vers la frontière de France. »

La garantie d'intérêt à raison de 3 0/0 pendant 50 ans, appliquée à un capital de 50 millions au plus, n'a pas soulevé d'objection sérieuse parmi les membres de la Commission; elle n'engage en effet l'Etat que jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 1,500,000 fr.

Si l'on considère que le produit de l'entreprise doit être d'au moins 2,201,000 fr., on reconnaît que cette garantie est purement nominale et n'a en réalité pour objet que de faciliter le placement des titres de la Compagnie.

Il est à remarquer, en faveur du projet, que, pour la première fois, cette garantie est limitée à un intérêt de 3 0/0.

Si la Commission a admis, après une courte discussion, cette question de garantie, il n en a pas été de même de la subvention de 15 millions promise par le gouvernement, bien que cette subvention ne doive être payée qu'en trois années, à partir de 1853, à une époque où la plupart des engagements qui grèvent actuellement le Trésor seront à peu près éteints.

Le revenu de 4 3/4 0/0, que la subvention permet d'espérer, n'a pas paru trop élevé à votre Commission; mais il avait semblé tout d'abord à plusieurs de ses membres qu'elle pourrait réaliser une importante économie en ajournant l'exécution de l'embranchement de Mâcon.

Cet embranchement, en effet, considéré isolément, figure dans la dépense, d'après l'exposé des motifs, pour une somme de 13,126,000 fr., et dans les revenus pour 204,000 fr., soit environ 1 1/2 0/0. Le comité consultatif des chemins de fer a conclu à son ajournement.

Les mêmes membres estimaient, d'après ces données, que la partie de la subvention afférente à l'embranchement s'élevait à la somme considérable de 9 millions, et que ce sacrifice imposé au Trésor n'était pas en rapport avec les avantages qu'il pourrait procurer.

Mais les explications fournies à ce sujet par MM. les Commissaires du gouvernement ont fait connaître :

1° Que l'embranchement de Mâcon n'a pas seulement pour but de vivifier le département de l'Ain; qu'il intéresse au plus haut degré les relations de Paris et de nos ports de l'Océan avec la Suisse et la Savoie; qu'il leur assure une diminution de parcours de 52 kilomètres; que la ligne de Salins, qu'on pourrait proposer de lui substituer, est repoussée en principe par le Comité des fortifications, et donnerait lieu d'ailleurs à des dépenses considérables pour ne produire qu'un raccourcissement de quelques kilomètres environ; enfin, qu'il a été le motif principal de la subvention de 2 millions accordée à la Compagnie concessionnaire par le gouvernement de Genève;

2° Que la partie de la subvention à attribuer à l'embranchement n'est en réalité que de 3 millions.

Et voici comment :

Le Comité consultatif des chemins de fer a fixé à 12 millions le maximum de la subvention à allouer pour la construction de la ligne seule de Lyon à Genève. C'est ce chiffre qui a servi de base à M. le Ministre des travaux publics dans ses négociations.

Aucune des Compagnies soumissionnaires n'avait accepté ce chiffre: ce n'est qu'à la suite de longues conférences et de tolérances accordées pour l'exécution des travaux, que les deux Compagnies fusionnées ont pris l'engagement de construire, en même temps que la ligne principale, l'embranchement de Mâcon, moyennant un accroissement de subvention fixé à 3 millions.

Ce fait est expliqué par l'accroissement de recettes que la construction de l'embranchement peut amener sur la ligne principale; c'est par cet embranchement que Paris, le Havre et Nantes enverront leurs produits à Genève.

C'est précisément à cause de cet avantage, de cette corrélation des produits de la ligne principale et de ceux de l'embranchement, que le gouvernement l'a concédé en même temps que la ligne principale. Car, d'après les données de 1846, il faudrait, pour l'embranchement exécuté isolément dans quelques années, une subvention qui serait de 9 millions.

Il est possible, d'ailleurs, qu'une Compagnie composée en partie de capitalistes de Genève et de capitalistes du département de l'Ain, ait espéré que les évaluations officielles de 1846 seraient dépassées. Le chemin de fer d'Ambérieux à Mâcon peut devenir la tête d'autres chemins de fer dirigés de Bourg sur Lons-le-Saulnier, Dôle, Besançon, et ses produits s'accroîtraient alors de tout ce que ces affluents lui apporteraient.

Ces explications, Messieurs, ont détruit en grande partie, aux yeux de la majorité de votre Commission, les objections qui tendaient à faire ajourner l'embranchement de Mâcon.

Plusieurs autres considérations sont encore venues à l'appui des propositions du gouvernement.

1° Il résulte de l'examen des diverses soumissions adressées en temps utile à M. le Ministre des travaux publics :

Que dans le réseau du gouvernement, comprenant la ligne principale de Lyon à Genève, l'embranchement de Mâcon et celui de Saint-Rambert à Grenoble, on construit 320 kilomètres de chemin de fer sur le territoire français, moyennant une subvention totale de 22 millions, ce qui porte la subvention à 68,750 fr. par kilomètre;

Que dans le réseau soumissionné par la Compagnie Laffitte, Calvet-Rogniat et Reyre, concessionnaires de la ligne sarde, comprenant la ligne de Lyon à Saint-Génis, d'Aoste, avec embranchement sur Grenoble, on construirait 141 kilomètres de chemin de fer moyennant une subvention de 20 millions, soit 141,840 fr. par kilomètre (1).

Enfin, que dans le réseau soumissionné par la compagnie Pinondel de la Bertoche, comprenant le chemin de fer de Lyon à Genève par le nord du département de l'Isère et la rive française du Rhône, avec embranchement sur Grenoble, on construirait 213 kilomètres de chemin de fer moyennant une subvention de 30 millions, soit 140,840 francs par kilomètre.

La comparaison des résultats qui précèdent démontre clairement la supériorité du projet du gouvernement au point de vue économique, en admettant même, ce qui n'est pas exact, que les autres tracés fussent équivalents au point de vue des intérêts généraux à desservir.

Diverses observations ayant été faites sur le prix de revient des chemins concédés, votre Commission a dû chercher à s'éclairer sur l'exactitude du chiffre de la dépense. Il est résulté des notes détaillées qui lui ont été communiquées, que l'estimation des ingénieurs de l'État s'accorde généralement avec les prévisions de la Commission des chemins de fer à prix réduits, dont on a invoqué les formules et que la différence constatée provient en grande partie de l'importance du trafic et de l'augmentation du poids des rails, motivée par les tolérances nouvelles consenties pour les pentes et les courbes et par la nécessité d'admettre sur le réseau concédé le matériel roulant des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ainsi que des frais considérable que doit entraîner la construction d'une gare dans Lyon.

Pour compléter son travail, la Commission a dû examiner les dispositions proposées sous le titre II du projet de loi, et relatives à la négociation des actions: elle n'a pu qu'approuver les sentiments d'opportunité et de moralité qui ont inspiré au gouvernement cette extension d'un principe déjà admis par la loi du 15 juillet 1845.

En résumé, Messieurs, votre Commission :

Après s'être livrée à un long et consciencieux examen des pièces de l'instruction de cette importante affaire; après avoir comparé le système du gouvernement avec les combinaisons proposées en concurrence, et consacré plusieurs séances à entendre les parties intéressées, vous soumet le résultat de l'examen approfondi auquel elle s'est livrée.

En dernière analyse, deux systèmes sont restés en présence : — d'une part, le système du gouvernement, dont les avantages sont incontestables, dont les conditions financières sont équitables et bien motivées; — de l'autre, le tracé par le nord du département de l'Isère et les combinaisons adoptées par le gouvernement sarde, dont l'ensemble a dû être rejeté.

Votre Commission considérant :

Qu'il y a utilité réelle à combler la lacune qui existe entre le réseau des chemins de fer français et nos frontières du sud-est;

Que le système arrêté par le gouvernement donne satisfaction aux intérêts du pays, aux points de vue de sa dignité et de son commerce; que ce double caractère d'intérêt national ne saurait être méconnu en présence des faits qui viennent de se produire dans la chambre du Piémont;

Que les conditions financières de la concession sont les meilleures qu'il ait été possible au gouvernement de réaliser, en l'absence de toute autre soumission sérieuse pour l'exécution de son projet; que ces conditions n'imposeront pas au Trésor une charge hors de proportion avec les ressources des exercices qu'elles doivent assurer :

Vous propose de ratifier les dispositions financières du décret de concession en date du 30 avril 1853, en adoptant le titre Ier du projet de loi.

Elle vous propose aussi l'adoption du titre II, dont les dispositions générales régiront désormais toutes les concessions de chemins de fer.

(1) Cette même Compagnie, il est vrai, dans une dernière soumission en date du 28 avril, postérieure au décret de concession, a proposé d'exécuter sans subvention le chemin de Lyon à Saint-Genis-d'Aoste. Mais cette soumission tardive ne pouvait être prise en considération par le gouvernement, parce qu'elle s'appliquait à un tracé repoussé par les raisons que nous avons déjà développées.

Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

RAPPORT

Fait au nom de la Commission (1) *chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.*

Messieurs,

Un intérêt de premier ordre prescrit de relier par une voie ferrée la ville de Grenoble à notre grande artère de Paris à la Méditerranée. L'importance stratégique et commerciale de Grenoble, celle du département de l'Isère, au point de vue industriel et agricole, justifieraient à elles seules cette nécessité.

Le département de l'Isère, un des plus vastes et des plus peuplés de la France, se trouve côtoyé, mais non traversé, par le chemin de fer de Lyon à Marseille. Les produits agricoles et séricicoles de ce riche département, ceux de ses nombreuses industries, les fers et les aciers d'Allevard, les papiers de Rives, les toiles de Voiron, ont besoin d'arriver par la voie rapide et facile d'une ligne de fer, sur cette autre ligne déjà à moitié terminée qui leur ouvrira un débouché vers Lyon et Paris, d'une part, vers Valence et Marseille, de l'autre.

Ce n'est pas tout : Grenoble, une fois relié à Lyon et à Marseille, est appelé par sa position topographique à devenir la tête de ligne de deux chemins de fer qui, se dirigeant, l'un vers la frontière d'Italie par Briançon et par le mont Genèvre, l'autre vers la frontière de Savoie, par Montmeillant, mettront un jour Chambéry, le Piémont et la Lombardie en communication directe avec toute la portion sud-ouest de la France.

Le premier de ces chemins, après avoir franchi les Alpes, ira se réunir au grand chemin de l'Italie centrale, qui, de Turin, doit se prolonger jusqu'à Ancône, se relier à Florence et à Rome et offrir à la malle des Indes, par Ancône, Turin, Grenoble et Lyon, la voie la plus courte pour arriver à Londres. L'avenir de nos relations internationales se trouve ainsi directement engagé dans une question qui, au premier abord, se présente avec le caractère d'un intérêt purement départemental.

Dès 1838, le chemin de Grenoble figurait comme un embranchement de la ligne de Lyon à la Méditerranée, dans le projet soumis aux Chambres d'un réseau de chemins de fer qui devait embrasser l'ensemble de notre territoire. La loi du 16 juillet 1845 en ordonna l'exécution. Il fut concédé, en vertu de cette loi, par ordonnance du 10 juin 1846, en même temps que la ligne principale, à une Compagnie qui ne put tenir ses engagements et tomba en déchéance. Plus tard, lorsque la ligne principale fut concédée par le Prince-Président de la République à une nouvelle Compagnie vers la fin de l'année 1851, l'état de nos finances ne permit pas de concéder en même temps l'embranchement promis au département de l'Isère.

Mais le Gouvernement de Napoléon III, dans sa haute sollicitude pour tout ce qui touche aux grands intérêts du pays, ne pouvait laisser longtemps incomplète l'œuvre commencée en 1851. Jugeant que le moment est enfin venu de l'achever, il a soumis à vos délibérations un projet de concession, dont voici les bases principales :

Le chemin concédé part de Grenoble pour aboutir à Saint-Rambert, point de jonction déjà désigné par l'ordonnance de 1846.

La Compagnie concessionnaire s'engage à exécuter le chemin en quatre ans. Elle posera les rails sur une seule voie ; mais les travaux d'art seront exécutés, et les terrains achetés pour deux voies. Les terrassements et la pose des rails de la deuxième voie n'auront lieu que quand les besoins de la circulation l'exigeront.

L'État concède à la Compagnie :

1° La jouissance du chemin pendant 99 ans, avec des tarifs conformes à ceux des dernières concessions ;

2° Une subvention de 7 millions, à payer par cinquièmes de six en six mois, à partir du 1er janvier 1855 ;

3° Une garantie d'intérêt de 3 0/0 pendant 50 ans, sur un capital de 25 millions, ladite garantie ne portant pas sur l'amortissement du capital des obligations ou des actions.

Certaines facilités nouvelles relativement aux courbes et relativement aux pentes que les progrès de la science ont rendues applicables sans danger, ont été accordées à la Compagnie.

La Commission que vous avez chargée de l'examen du projet de loi relatif à cette concession a dû l'envisager sous trois points de vue principaux, celui de l'utilité du chemin, celui du tracé, celui de la subvention.

La question d'utilité ne pouvait soulever aucun doute. Il n'en est pas de même de celle du tracé.

Quand cette question se présenta pour la première fois en 1845, quatre tracés se trouvaient en présence : celui de Lyon, celui de Valence, celui de Vienne, et celui de Saint-Rambert.

Un cinquième avait même été proposé, qui aboutissait à Tain, un peu au nord de Valence.

Le premier tracé, se dirigeant de Grenoble à Lyon, en traversant diagonalement les montagnes du Dauphiné, était plus coûteux que tous les autres, et, s'il rapprochait Grenoble de Lyon et du Nord, il l'éloignait considérablement du Midi et de la Méditerranée. Celui de Vienne avait à peu près les mêmes inconvénients, sans offrir les mêmes avantages.

Le tracé de Valence, se dirigeant le long de la vallée de l'Isère à travers les terres si riches et si belles de cette partie de l'ancien Dauphiné, avait l'avantage de relier Grenoble par la voie la plus courte aux départements de la Drôme et de Vaucluse, ainsi qu'au port de Marseille ; mais il l'éloignait de Lyon et du Nord, moins toutefois que le tracé sur Lyon ne l'eût éloigné de Valence et du Midi.

Enfin, le tracé de Saint-Rambert, à peu près perpendiculaire à la ligne de Lyon à la Méditerranée, aboutissait à un point sans importance, il est vrai, mais il rapprochait Grenoble du bassin de la Loire. Il avait surtout le mérite de ne compromettre ni les relations avec le Midi ni les relations avec le Nord, et de concilier autant que possible ces deux intérêts. C'était le tracé intermédiaire, par suite le tracé de transaction.

La loi de 1845 n'avait pas tranché la question entre les divers tracés. Elle s'était bornée à déclarer que l'embranchement de Grenoble se rattacherait à la ligne principale entre Vienne et Valence, laissant au Gouvernement le soin de déterminer le point de jonction, après les études auxquelles l'embranchement allait être soumis.

Le Conseil général des ponts et chaussées avait adopté en premier lieu le tracé de Valence, soit à cause des avantages de cette direction, eu égard aux relations de Grenoble avec le Midi, soit parce que le tracé de Saint-Rambert présentait, sur certains points de son parcours, des difficultés qui donnaient des craintes sérieuses pour la sécurité du chemin. Ces objections furent levées en partie par l'exemple du chemin de fer de Paris à Rouen, dont l'exécution avait présenté des difficultés analogues. Enfin, après de longues hésitations, le gouvernement, en concédant à la Compagnie Talabot la ligne principale et l'embranchement, par l'ordonnance du 10 juin 1846, décida que le point de jonction serait fixé à Saint-Rambert.

C'est encore le tracé de Saint-Rambert qui a été adopté dans le décret de concession à la Compagnie actuelle.

Aux termes du sénatus consulte du 25 décembre 1852, le Corps législatif ne peut proposer aucune modification aux tracés qui servent de base aux concessions de chemins de fer soumises à son appréciation, son vote ne peut porter que sur les subventions. Mais il n'en conserve pas moins le droit et le devoir d'examiner avec le plus grand soin toutes les questions qui se rattachent aux tracés, car il est évident que la première condition à exiger pour l'approbation d'une subvention fournie à une compagnie de chemin de fer, c'est que cette subvention s'applique à un chemin dont le tracé soit reconnu déterminé dans de bonnes conditions.

Votre Commission a commencé par constater que les objections que le tracé de Saint-Rambert avait fait naître eu égard à la sûreté du chemin et à la sécurité des voyageurs, ont aujourd'hui disparu par suite des modifications que ce tracé a reçues des études nouvelles de la Compagnie entre Grenoble et Moirans. Le chemin, qui, d'après le projet primitif, empruntait au sortir de Grenoble la lisière des montagnes jusqu'à Moirans et se trouvait, sur plusieurs points de ce parcours, suspendu sur des rochers à pic d'une hauteur considérable, est aujourd'hui ramené dans la vallée de l'Isère jusqu'à Moirans, point auquel il abandonne la vallée pour se diriger vers les hauteurs jusqu'au col de Beaucroissant, d'où il redescendra dans la plaine de la Côte-Saint André. Toutes les difficultés ont été ainsi accumulées sur les 21 kilomètres qui séparent Moirans de Beaucroissant. Grâce aux concessions faites à la Compagnie relativement aux pentes et aux courbes, ces difficultés seront surmontées sans aucun des inconvénients que le tracé primitif rencontrait en se tenant sur les hauteurs qui s'étendent de Grenoble à Moirans.

Mais ce n'était là qu'un des côtés de la question : le point vital se trouve dans le choix même du tracé.

Le motif de préférence pour le chemin de Saint-Rambert vient de ce qu'il a été constaté que le trafic de Grenoble à la ligne de Lyon à la Méditerranée ne peut suffire à alimenter deux lignes, l'une de Grenoble à Lyon, l'autre de Grenoble à Valence. Dans cette situation, on a choisi le tracé intermédiaire. Mais il pourrait arriver que le trafic augmentât considérablement quand Grenoble sera relié d'un autre côté au Piémont et à la Savoie. Il pourrait arriver aussi que certaines combinaisons, en rattachant

---

(1) Cette Commission est composée de MM. Faure, *président* ; O'Quin, *secrétaire* ; Morin, le comte de Boissy-d'Anglas, Calvet-Rogniat, Quesné, Montané.

Les conseillers d'État, commissaires du Gouvernement, chargés de soutenir la discussion du projet de loi, sont : MM. Vuillefroy, président de section, et Cornudet.

une des deux lignes obliques à un réseau plus étendu, en permit la concession, ce qui entrainerait tôt ou tard celle de l'autre. Telle serait, par exemple, l'exécution d'un chemin de fer de Lyon à la frontière de Savoie vers Saint-Genis d'Aoste, avec embranchement de Bourgoin à Grenoble, chemin dont il a été fortement question ces derniers temps, et qui a formé l'objet d'une demande de concession de la part d'une Compagnie ayant à sa tête les hommes les plus honorables.

Cette dernière éventualité avait préoccupé, à juste titre, la Commission; mais toute incertitude fut levée à ce sujet par les communications que voulurent bien nous faire MM. les conseillers d'État, commissaires du gouvernement, lesquels nous déclarèrent que le gouvernement, par des considérations d'ordre supérieur tirées surtout du grand intérêt de la défense nationale, était résolu à ne concéder, quand à présent, à aucune compagnie, la ligne de Lyon à Saint-Genis d'Aoste.

L'embranchement de Bourgoin, c'est-à-dire la ligne de Lyon à Grenoble, était par cela même écarté, et la question ramenée à ses termes primitifs. Restaient les objections qu'a soulevées de tout temps le tracé de Saint-Rambert. Ces objections, formulées à diverses reprises par les conseils généraux et locaux des contrées intéressées, ont été soumises à la Commission par un de ses membres. « Le tracé de » Saint-Rambert, a-t-il dit, impose un détour » de quarante kilomètres aux voyageurs et aux » marchandises qui, du Midi, se rendent à » Grenoble ; il éloigne par conséquent le port » de Marseille de Grenoble et de la Savoie, et favorise à ses dépens le port de Gênes. Enfin, » si d'ici à quelques années, le gouvernement, » par suite de circonstances nouvelles, croyait » pouvoir accorder à la ville de Lyon le chemin » qu'elle demandera toujours sur Chambéry, » chemin qui jetterait nécessairement un embranchement sur Grenoble, n'aurait-on pas » alors vivement à regretter d'avoir concédé » l'embranchement de Saint-Rambert au lieu » de celui de Valence? En présence de cette » éventualité, n'y aurait-il pas lieu, non certes » d'ajourner indéfiniment la satisfaction d'intérêts depuis trop longtemps en souffrance, » mais de suspendre seulement notre décision » jusqu'à la session prochaine, en demandant » de nouvelles études dont le but serait de tenter » un dernier effort pour concilier tous les intérêts en concédant à la fois la ligne du Nord » et la ligne du Sud? »

Votre Commission n'a pas cru devoir s'arrêter à ces objections. Elle a pensé qu'aucune considération ne devait empêcher de donner une satisfaction immédiate aux nombreux intérêts engagés dans le projet de loi, et que la concession simultanée des deux lignes extrêmes étant, quant à présent, en dehors de toute probabilité, le tracé de Saint-Rambert, qui a le mérite de concilier dans la mesure du possible les divers intérêts engagés, devait être adopté.

Elle s'est dit que si Saint-Rambert n'est par lui-même qu'un point sans importance, ce point de jonction a l'avantage de rapprocher plus que tout autre Grenoble de Saint-Étienne et du bassin de la Loire. Que si, d'une part, le chemin de Saint-Rambert est appelé à se prolonger de Grenoble sur l'Italie et sur la Savoie, *selon toute apparence aussi, ce chemin, à son extrémité opposée, ira un jour, en traversant la ville riche et industrieuse d'Annonay, dont les manufactures de papier sont sans rivales dans le monde,* et qui a poussé si loin son commerce de soieries et de pelleteries, se relier à Saint-Étienne et à la grande ligne récemment concédée sous la dénomination de chemin Grand-Central. Les houilles du bassin de la Loire pourront ainsi aller alimenter les nombreuses usines du Dauphiné.

La Commission a été enfin déterminée par cette considération que le chemin de Saint-Rambert sera, au point de vue stratégique, le complément du chemin de fer de Lyon à Genève. Couvert par les montagnes du Dauphiné, il assure à nos troupes la possession du massif de la Grande-Chartreuse, comme le chemin de Genève, couvert par le Rhône, leur assure la possession du dernier contre-fort du Jura, qui s'élève en face de ce massif. On sait que l'occupation de ces deux positions est indispensable à la défense de la vaste plaine située à l'est de Lyon, à l'extrémité de laquelle notre frontière est complétement ouverte.

Le choix du tracé étant approuvé, il ne restait plus à apprécier que les conditions financières de l'entreprise et la portée des engagements mis à la charge du Trésor.

Cette question a été l'objet des investigations les plus sérieuses de la part de votre Commission. Elle a pensé qu'en présence de ces demandes incessantes de concessions et de subventions qui, ainsi que l'exprimait si éloquemment devant vous, dans une de nos dernières séances, l'honorable président du Conseil d'État, vont chaque jour assiéger, dans son cabinet, M. le ministre des travaux publics, c'était un devoir impérieux pour le Corps législatif de contrôler avec le plus grand soin celles de ces demandes qui se présentent devant lui, et de venir en quelque sorte en aide au gouvernement en apportant un dernier contrôle, et, s'il le faut, un dernier obstacle à des projets enfantés par un esprit d'entreprise que nous accueillons comme un symptôme heureux de la prospérité générale et comme un effort louable de l'énergie industrielle du pays, mais qui a besoin toutefois d'être contenu dans les limites du possible et de la prudence.

D'après l'exposé des motifs, la dépense du chemin de Saint-Rambert est évaluée à 32 millions, le produit net de l'exploitation à 10,548 fr. par kilomètre, soit, pour 98 kil. : 1,033,704 fr. La Compagnie, ayant 32 millions à dépenser, dont 25 millions à sa charge, n'aurait qu'un peu plus de 4 0/0 de son argent. Cette situation serait insuffisante pour elle, s'il n'y avait tout lieu d'espérer une amélioration, soit par suite des économies qui pourront être réalisées dans les travaux, en profitant des facilités d'exécution accordées par l'Administration, soit surtout par suite du développement probable du trafic sur un chemin appelé à devenir tête de ligne à ses deux extrémités. En faisant la part de ces éventualités, et en admettant pour exacts les chiffres produits, les intérêts des concessionnaires paraissent suffisamment sauvegardés. Quant à ceux de l'État, il est évident que la garantie d'intérêt de 3 0/0, sur 25 millions, devient purement nominale dès qu'un revenu net de plus de 4 0/0 est assuré à la Compagnie. Le chiffre de la subvention se trouve justifié par cela même, qu'après avoir reçu les 7 millions alloués la Compagnie n'aura placé ses fonds qu'à un taux modéré. Ce chiffre (1) ne saurait être un objet d'appréhensions pour nos finances, puisque le paiement de la subvention ne doit avoir lieu qu'à partir d'une époque où les engagements actuels de l'État seront à peu près épuisés.

Reste à apprécier l'exactitude des chiffres produits par l'exposé des motifs.

4° En ce qui concerne la dépense :

C'est un chiffre élevé que 32 millions pour 92 kilomètres. Mais il ne faut pas perdre de vue que dans toute la partie montagneuse du tracé le chemin rencontre des obstacles qui nécessiteront les travaux exceptionnels les plus coûteux, et que dans le reste de son parcours il traverse un des sols les plus riches, et, par suite, les plus chers de la France.

Précisons davantage. En 1845, le Conseil des ponts et chaussées et le gouvernement évaluaient la dépense à 33 millions. La concession fut donnée à M. Talabot sur cette base.

En 1847, M. Talabot abdiqua. Il présenta des études et des calculs qui élevaient la dépense, y compris la somme à valoir et les intérêts à payer pendant l'exécution, à 45 millions. La Commission de la Chambre des députés, dont M. de Lafarelle était le rapporteur, n'admettait pas ce chiffre, mais elle évaluait la dépense à 36 millions.

La Compagnie actuelle a fait de nouvelles études; quelles sont les économies probables qui doivent en résulter?

La Compagnie modifie le tracé dans la plaine, mais pour lui donner plus d'étendue. Elle fait un coude de 3 à 4 kilomètres pour joindre le bourg de la Côte-Saint-André. Au lieu d'économie, il y a là accroissement de dépense.

Quant aux parties montagneuses, le projet nouveau ne change rien entre Moirans et Beaucroissant; il ne peut rien changer. Les courbes, malgré les facilités accordées, seront maintenues à 500 mètres; la seule facilité dont on compte profiter est celle concernant les pentes, qui, sur ce point exceptionnel, pourront être de 15 millimètres.

Le projet n'apporte de changements essentiels que sur les 21 kilomètres qui s'étendent de Moirans à Grenoble. Au lieu de se tenir sur la montagne, on se tient dans la vallée de l'Isère. Il y a là une notable diminution de dépense. Mais, d'un autre côté, il faut, dans cette vallée, établir des ponceaux environ tous les 50 mètres; le chemin y est constamment en remblais, ce qui, outre des frais plus considérables de construction, nécessite l'achat de terres d'emprunt; et l'on sait que, dans la vallée de l'Isère, les terrains sont d'une cherté exceptionnelle.

Toute compensation faite, c'est beaucoup que d'évaluer les économies réalisées sur ce point à plus de 3 millions et demi à 4 millions, desquels il faudrait retrancher le surcroît de dépenses opéré dans la plaine. En déduisant cette économie et quelques autres du chiffre de 36 millions admis en 1847, on arrive bien au chiffre de 32 millions admis par l'exposé des motifs.

Cet exposé, du reste, fait entrer dans ses évaluations, comme un fait désirable, la prévision de certaines économies dans le cours des travaux.

Passons aux produits. L'Administration, en 1845, évaluait le revenu net à 748,000 fr.

La Compagnie a relevé les documents statis-

(1) Ce chiffre de 7 millions donne, pour le chemin de Saint-Rambert, une subvention de 71,420 fr. par kilomètre.

Il a été alloué par l'État, à titre de subventions ou de dépenses de construction supportées par lui :

Aux chemins de fer de Paris à Strasbourg, d'Orléans à Bordeaux, et du Centre	225,000 fr. par kil.
De Tours à Nantes, de Paris à Lyon, de Caen à Cherbourg	200,000
De Lyon à Avignon	222,727
De Mézidon au Mans	100,000
De Paris à Caen	86,071
De Lyon à Genève	74,890

tiques réunis par l'Etat en 1845, mais elle a admis que l'augmentation sur le trafic des voyageurs et des marchandises par les messageries et par le roulage serait plus forte qu'on ne l'avait supposé en 1845. Elle a supposé que cette augmentation serait dans la proportion de 1 à 2,50 pour les voyageurs, et de 1 à 1,30 pour le roulage. C'est ainsi qu'elle est arrivée au chiffre de 1,033,705 fr. de produit net.

Ces résultats, en ce qui concerne la dépense, ont été critiqués par un des membres de la Commission, dont les études spéciales ont apporté de vives lumières dans la discussion. Partant d'une source d'information différente, ce membre a pris pour base de ses appréciations un mémoire émané d'une Commission spéciale composée d'ingénieurs de l'Etat et d'autres fonctionnaires, qui fut chargée, l'année dernière, d'éclairer le gouvernement sur les frais probables de construction des chemins de fer secondaires.

En prenant pour base les évaluations de cette Commission, qui a établi des calculs applicables aux diverses hypothèses qui peuvent se présenter dans l'établissement des chemins de fer, et en se plaçant dans les conditions particulières de celui de Saint-Rambert, telles que la pose des rails sur une seule voie, avec les terrains achetés et les travaux d'art exécutés pour deux voies, le tout, dans les terrains les plus difficiles et les plus chers; en admettant, en outre, qu'il faille 4 hectares de terrain pour un kilomètre de chemin, et que le prix des terrains s'élève à une moyenne exceptionnelle de 10,000 fr. l'hectare, on n'arrive qu'à une dépense de 260,000 fr. par kilomètre, au lieu de 326,000 f. chiffre produit par la Compagnie, soit, pour 98 kilomètres, à un chiffre total de 25,480,000 fr., au lieu de 32 millions.

MM. les commissaires du gouvernement ont répondu que le mémoire cité ne statue que d'une manière théorique, et qu'il n'a jamais été mis à l'épreuve. Ce mémoire avait été demandé pour guider le gouvernement dans les nouvelles concessions qu'il pourrait être appelé à faire pour des chemins secondaires à courbes réduites; mais il ne raisonne que sur des données hypothétiques, et il reconnait lui-même, dans les termes les plus formels, que ce n'est que pour une ligne donnée et sur des bases précises qu'on peut établir des calculs vrais.

MM. les commissaires du gouvernement ont ajouté que, même en prenant pour base les données du document précité, il faudrait ajouter à la somme de 25,480,000 francs des augmentations de dépense résultant, en premier lieu, de ce que, dans les diverses hypothèses où se place le mémoire cité, on admet des courbes de 250 mètres de rayon, tandis que le cahier des charges du chemin de Saint-Rambert n'admet que des courbes de 350 mètres au moins; en second lieu, de ce que le mémoire suppose des rails de 25 kilogrammes, tandis que le cahier des charges exige des rails de 35 kilogrammes; enfin, de ce que le prix des fers a augmenté dans la proportion de deux dixièmes depuis l'époque à laquelle le mémoire a été rédigé. Ces diverses augmentations ramèneraient, à peu de chose près, la dépense totale au chiffre prévu par l'exposé des motifs.

La Commission a jugé ces explications suffisantes. Elle a pensé d'ailleurs qu'elle devait s'en rapporter aux études si complètes faites par les ingénieurs de l'État sur la question spéciale de Saint-Rambert, de préférence à tout autre document. En résumé, après l'examen approfondi auquel elle s'est livrée, elle a acquis la conviction qu'en tenant compte de toutes les éventualités, le chiffre de la subvention était suffisamment justifié, et qu'en le fixant le gouvernement était demeuré dans les bornes d'une juste appréciation.

Toutefois deux membres, MM. Montané et O'Quin, ont déclaré n'avoir pas trouvé dans les documents qui ont passé sous leurs yeux les éléments d'une conviction absolue quant à l'appréciation du chiffre de la subvention. Néanmoins la confiance que leur inspirent la sollicitude éclairée et la haute impartialité du gouvernement les a déterminés à voter pour le projet de loi.

Par contre, un autre membre, celui auquel la Commission a fait l'honneur de le choisir pour rapporteur, a déclaré être parfaitement convaincu quant à la justification du chiffre de la subvention, mais repousser le projet de loi à cause du choix du tracé.

En résumé, votre Commission, à la majorité de cinq voix contre deux, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

PROJET DE LOI

Relatif au chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Article unique. Sont approuvés les art. 3 et 5 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

Art. 3. Le Ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, la somme de sept millions.

Cette somme sera versée en cinq paiements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le premier janvier 1855. La Compagnie devra justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme quadruple de celle qu'elle aura reçue à titre de subvention.

Le dernier versement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture de la ligne entière.

Art. 5. Le Ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'État, à la Compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la Compagnie, un intérêt de 3 0/0 (trois pour cent) sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, en sus de la subvention mentionnée à l'art. 3 ci-dessus, sans toutefois que le capital garanti puisse, en aucun cas, excéder, soit en actions, soit en obligations, la somme de vingt-cinq millions.

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder 750,000 fr. Cette garantie d'intérêt ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément de garantie d'intérêt aux obligations.

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le capital de premier établissement à la charge de la Compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de 3 0/0 ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des sections définitivement livrées à l'exploitation, et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'Etat et sous le contrôle de l'Administration supérieure : 1° des frais de construction du chemin de fer; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels les intérêts et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital déterminé par l'administration.

Lorsque l'Etat aura, à titre de gérant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé avec les intérêts à 3 0/0 sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant 3 0/0 garantis dans quelque année qu'ils se produisent et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 56.

Jurisprudence.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Ledagre.

Audience du 24 mai.

Les Compagnies de chemins de fer ne sont responsables que des valeurs déclarées et dont le transport a été payé conformément aux tarifs.

M. Varnier-Roger, banquier à Orléans, a une succursale à Paris. Depuis plusieurs années il fait transporter de sa maison d'Orléans à la succursale de Paris, et réciproquement, une boite en fer de 35 centimètres sur 25, et pesant d'habitude de 2 à 5 kilogrammes. Il la faisait voyager avec une simple déclaration de *boite en fer*, et il payait le tarif applicable aux paquets de moins de 50 kilogrammes; le droit était ordinairement de 60 c.

Le 26 novembre 1852, cette boite disparut à l'arrivée à Paris, et tout porte à croire qu'elle a été volée.

M. Varnier-Roger a déclaré que sa boite contenait 30,000 fr. de billets de banque, vingt actions de la Compagnie de Strasbourg, et 49,000 fr. de mandats sur divers. Il a été obligé de racheter vingt actions pour les rendre au client qui l'en avait chargé. Il a formé opposition au transfert des titres perdus, et, au moyen de précautions rapides auprès des souscripteurs, il a pu toucher ses 49,000 fr. de mandats.

Cela fait, il a fait assigner la Compagnie du chemin de fer d'Orléans en paiement de 30,000 fr. pour ses billets de banque perdus, et de 20,000 fr. de dommages-intérêts.

Le tribunal, après avoir entendu les plaidoiries de Me Petitjean, agréé de M. Varnier-Roger, et de Me Lan, agréé de la Compagnie d'Orléans, a rejeté la demande par le jugement suivant :

» Attendu que, le 25 novembre 1852, le demandeur a remis au chemin de fer, à Orléans, un colis contenant 30,000 fr. en billets de banque, vingt actions du chemin de fer de Strasbourg, et des mandats sur divers, le tout formant une somme estimée 98,000 fr. ;

» Attendu que ce colis a été inscrit sous cette simple déclaration : *une voie de fer;*

» Attendu qu'il est établi aux débats que cette caisse a été dérobée à son arrivée à Paris dans la gare du chemin de fer, à quatre heures du matin ;

» Que pour ce fait Varnier-Roger demande 30,000 fr. pour la perte de ses billets de banque, plus 20,000 fr. de dommages-intérêts ;

» Attendu qu'on ne saurait admettre qu'une compagnie de transports puisse être tenue à une responsabilité sans limite et inconnue pour elle, alors que l'expéditeur en connaissait toute l'étendue, sans avoir vis-à-vis d'elle rempli les formalités nécessaires pour engager cette responsabilité d'après les tarifs ;

» Attendu que les espèces et les valeurs analogues engagent, en vertu de ces tarifs, la responsabilité des Compagnies quand la déclaration en est faite ; que les compagnies de transports n'ont d'autre moyen de se défendre contre la lésinerie des expéditeurs ou contre leur tendence à ne payer que le prix minime, que la déclaration de la valeur du contenu des colis ;

» Que lorsque l'expéditeur ne fait pas cette déclaration et compte sur la bonne arrivée ordinaire des colis, on en doit induire une acceptation de sa part de les faire voyager à ses risques et périls ;

» Que la Compagnie ne saurait donc être responsable que du colis apparent dont la valeur n'est pas accusée dans la cause, et pour laquelle aucune demande n'est formée ;

» Attendu, quant aux dommages-intérêts, qu'il résulte de ce qui précède que le dommage causé au demandeur procède de son propre fait ;

» Par ces motifs,

» Déclare Varnier-Roger mal fondé en sa demande ; l'en déboute et le condamne aux dépens. »

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Pour 1852-1853.

PUBLIÉ

Par l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, 20.

SOUS LA DIRECTION DE M. PETIT DE COUPRAY,

Ancien Élève de l'École polytechnique.

Un beau volume de 700 pages environ, avec carte coloriée des Chemins de Fer.

Le nouveau volume qui vient d'être récemment mis en vente fait suite aux précédents; il continue la série des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Cette spéciale et utile collection est précieuse pour les Compagnies et pour tous ceux qui se préoccupent de concessions, d'administrations et d'exploitation des chemins de fer. L'*Annuaire* contient, en effet, les documents les plus intéressants sur les chemins de fer français et étrangers ; il rapporte, dans l'ordre le plus méthodique :

Les nombreux décrets promulgués pendant l'année qui vient de s'écouler ;

Les circulaires et arrêtés ministériels ;

Les jugements et arrêts rendus sur des questions de tarif ou de responsabilité ;

Les cahiers des charges des nouvelles Compagnies ;

Les conventions passées avec le ministre des Travaux publics ;

Les statuts nouveaux ou modifiés ;

Le résumé des opérations du Sous-Comptoir des chemins de fer ;

L'organisation de la télégraphie électrique.

Et enfin de nombreux renseignements sur le personnel des Compagnies, des ingénieurs, du service de contrôle et de surveillance du chemin de fer en exploitation.

Par une bonne classification des matières, M. CHAIX a su éviter toute confusion. Mais il ne s'est pas borné à ces dispositions générales d'ordre et de clarté; il a voulu encore rendre les recherches faciles en mettant à la fin du volume des tables particulières pour chaque matière.

Cette publication annuelle donnant successivement et sans lacune tous les documents qui concernent les chemins de fer, rend un grand service aux actionnaires et au public encore peu familier avec ces notions importantes auxquelles l'*Annuaire* les initie et qu'il vulgarise dans l'intérêt de tous.

Correspondance.

Nous croyons devoir rappeler :

1° Que nous ne recevons que les lettres *affranchies*;

2° Que nous ne répondons qu'aux lettres *signées* ;

3° Que toute lettre affranchie et signée, mais ne provenant pas d'un abonné, est considérée *comme non avenue* ;

4° Que les questions qui nous sont adressées doivent être numérotées et formulées de manière à permettre, autant que possible, une réponse par *oui* ou par *non* ;

5° Que deux questions ne doivent pas être confondues sous un seul numéro, surtout lorsqu'elles peuvent donner lieu à des *réponses contraires*.

Toutes ces prescriptions sont essentielles, car leur inobservation entraînerait une privation ou un ajournement de réponse qui pourrait nuire aux intérêts de nos correspondants, surtout dans les circonstances critiques.

M. de T., à Florence. — Fait droit. — N° 1, bonne ligne ; vous pouvez acheter.

M. A. et C°, à Nyons. — N° 1, non. — N° 2 non. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. X, à V. — N° 1, aux affaires d'Orient. — N° 2, oui, Ouest, Rouen, Midi. — N° 3, cela dépend des événements politiques. — N° 4, attendez.

M. F. B., à L. — N° 1, non — N° 2, non. — N° 3, ordinairement la valeur baisse du prix du coupon. — N° 4, Orléans, Nord, Lyon, Ouest, Rouen, Midi.

M. R. S., à Lille. — N° 1, pas encore. — N° 2, cela n'est pas à craindre. — N° 3, cela dépend complétement des événements politiques, que nul ne peut deviner. — N° 4, si vous pouvez garder, achetez. — N° 5, 3, 4, 1, 6. — N° 6, la réponse sous le numéro 4.

M. T. X. X. — N° 1, c'est probable. — N° 2, on ne peut rien affirmer. — N° 3, maintenant. — N° 4, Ouest, Rouen, Midi. — N° 5, Orléans, Strasbourg, Nord.

M. L., à Boulogne-sur-Mer. — N° 1, comme très-probable. — N° 2, oui. — N° 3, 100 fr. de prime, au minimum. — N° 4, très-nette. — N° 5, Ouest. — N° 6, 25 fr., remboursables à 1,000 fr. en dix-sept ans. — N° 7, parce que tout n'est pas encore terminé et qu'on peut encore espérer un boni.

M. V., à Saint Etienne-du-Rouvray. — N° 1, à la condition de garder un an ou dix-huit mois. — N° 3, Ouest, Rouen, Midi.

M. L. T., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, en Juillet. — N° 3, incessamment. — N° 4, non.

M. H. A., à Paris. — N° 1, beau produit. — N° 2, il ne faut pas compter sur un résultat avant un an. — N° 3, pour une reprise sérieuse, il faut attendre les résultats de l'exploitation.

M. V. L., à Caen. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, Ouest, Rouen, Midi.

M. A. B. C., à Paris. — N° 1, Orléans, Strasbourg, Nord. — N° 2, idem.

M. R., à T. — N° 1, s'abstenir. — N° 2, idem. — N° 3, oui, pas encore. — N° 4, favorable. — — N° 5, oui ; 40 à 50 fr. de prime. — N° 6, s'abstenir. — N° 7, idem. — N° 8, 1/8 de commission et 1/8 de courtage pour l'achat ou la vente.

M. A. de G., à Toulouse. — N° 1, c'est une erreur ; on le paie depuis le 1er avril : nous en avons reçu.

M. B., à Valenciennes. — N° 1, s'abstenir. — N° 2, dans quelques jours

M. L. V., à T. — N° 1, il n'y a pas lieu à arbitrage. — N° 2, oui, réserve faite de l'imprévu. — N° 3, probable, à 500 fr. — N° 4, non — N° 5, on peut les avoir aujourd'hui bien au-dessous.

M. N. Z., à L. — N° 1, non ; libérées de la moitié du versement, mais non de la totalité. — N° 2, elles ont fait hier 620. — N° 3, au cours actuel. — N° 4, vendez. — N° 5, en Orléans et Cherbourg. — N° 6, au cours actuel. — N° 7, à 100 fr. de bénéfice.

M. P. A. T., à C. — N° 1, cela dépend des événements politiques. — N° 2, ce sont là des causes secondaires; la politique domine tout. — N° 3, c'est à peu près certain. — N° 4, comme au n° 1. — N° 5, arbitrez. — N° 6, Ouest.

M. B. V., à Paris. — N° 1, oui. — N° 2, idem. — N° 3, id. — N° 4, Orléans, Strasbourg, Nord.

M. C. M., à Parmain-l'Ile-Adam. — Vous avez mal compris : ce sont les dettes et non pas les actions qui sont garanties.

M. D., à Paris. — N° 1, 2 et 3, prenez des Ouest. — N° 4, cela dépend des événements politiques.

M. M. R., à Annonay. — Toutes les valeurs que vous désignez sont bonnes, mais il faut placer en tête les n° 1, 4 et 2. Quant au n° 7, abstenez-vous.

J. MIRÈS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1853.

90,220 voyageurs	348,508 30
Bagages, marchandises, etc.	328,934 05
Total	677,442 35

Semaine correspondante de 1852.

85 905 voyageurs	340,108 20
Bagages, march., etc.	266.354 02
Produit total	606,462 22

Recette totale du 1er janvier au 20 mai.

1853	11,774,236	14
1852	9,802,135	09

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 15 au 21 mai 1853.

22,209 voyageurs	110 400 fr.	90 c.
Bagages, marchandises, etc.	110.263	»
Total de la semaine	220 663	90
Total de l'exercice courant	3,666.907	2 »
Semaine correspondante de 1852	197 090	65
Exercice correspondant de 1852	3,310,780 fr.	» c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 15 au 21 mai 1853.

16,360 voyageurs	46 633 fr.	90 c.
Bagages, Marchandises, etc.	52,763	40
Total de la semaine	99 397	30
Total de l'exercice courant	832 396	50
Semaine correspondante de 1852	81 425	90
Total de l'exercice correspondant	823,191 fr.	50 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 283 kilomètres.)

Du 15 au 21 mai 1853.

Grande vitesse.) 39,485 voyageurs.	239.572	75
Petite vitesse.) bag., marchand.	169.743	90
Total de la semaine	409,316 fr.	65 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	6,562,969	25
Total	6,972,285	90
Semaine correspondante de 1852	345 126	85
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	5 639,542	55
Total de l'exercice correspondant	5,984,079	40

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 974 kilom.)

Du 15 au 21 mai 1853.

Voyageurs	260 613	60
Bagages, marchandises etc.	349 132	39
Total	609,745	99
SECT. D'ANGe. — Voyageurs	43,452	15
— Bagages, march., etc.	21,592	36
Totaux	674,790	50
Semaine correspondante de 1852	530,369	92
Différence en faveur de 1853	144,420	58
Recettes du 1er janv. au 21 mai 1853	11,002 922	43
Do de la section d'Angoulême	815,304	67
Total	11,818,226	10
Recette correspondante de 1852	9,876 745	02
Différence en faveur de 1853	1,941,481	08

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1853.

4,160 voyageurs	12,402 fr.	40
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,170	85
Total de la semaine	27,663	25
Semaine correspondante de 1852	25 920	20
Différence en faveur de 1853	1,743 fr.	05 c.
Recette du 1er janv. au 20 mai 1852.	454 220	55
Recette correspondante de 1852	468,699	30
Différence en faveur de 1852	14,478 fr.	75 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—19e semaine.

Du 7 au 13 mai 1853.

47,448 voyageurs	210 246 fr	90 c.
Marchandises	266,505	88
Total de la semaine	476 752	78
Recettes antérieures	7,054,836	92
Total général	7,531,589	70

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 9 au 15 mai 1853.

17,409 Voyageurs	34.108	»
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	31 916	70
Total	66,024	70
Semaine correspondante de 1852	43,523	86
Recette totale du 1er janv. au 15 mai.	980.790	64
Do 1852	801 502	63
Différence en faveur de 1853	179,288	01

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kil m ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom.—Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 7 au 13 mai 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	41 385	05
Bagages et marchandises	42,687	55
Total de la semaine	84,072	60
Semaine correspondante de 1852	81,788	35
Augmentation	2 284	25
Recettes du 1er janv. au 13 mai 1853	1,529,407	13
— — 1852	1,317,331	50
Augmentation	212,073	63

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,864	70
Bagages et marchandises	36 963	80
Total de la semaine	64,828	50
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	148,901	10
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	2,736,166	02

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 mai 1853.

Ouest. — 14,217 voyageurs, gr. vitesse	49.149	»
Petite vitesse	26,049	29
Total	75,1 8	29
Rive gauche. — 30,440 voyag.	23 801	05
Total	99,002	34
Rive droite. — 405,80 voyag.	46 338	55
Total	143,340	89
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	55,176	75
Rive gauche	19 612	30
Total	75 089	05
Rive droite	44,754	76
Total	119,842	80

Recette tot. du 1er janvier au 22 mai 1853 :

Ouest et Rive gauche	1853	1.540,097 f.	22 c.
Id.	1852	1,311,536	81

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 8 au 14 mai 1853.

Grande vitesse. — 1,264 voyageurs	3,778	26
Petite vitesse	20,791	16
Total	24 569	42

Cie DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 20 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 des statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

CHEMIN DE FER DE ST-ÉTIENNE A LYON.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, prescrite par l'article 39 des statuts, aura lieu, pour le premier semestre 1853, le lundi, 20 juin prochain, à midi, dans la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Ceux de MM. les actionnaires de capital ou d'industrie qui, aux termes des articles 40 et 42 des statuts, réunissent les conditions nécessaires, sont invités à vouloir bien se rendre à la présente convocation. Les actions dont les transferts n'auraient pas plus de quinze jours, ne peuvent, aux termes du règlement, donner droit de faire partie de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions au porteur devra être fait au moins quinze jours à l'avance au bureau de l'agence centrale, à Paris, rue de Lille, n° 123, où les cartes d'entrée seront délivrées à partir du 15 juin.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. Le Conseil d'administration, considérant qu'il devient utile, dans l'intérêt de la Compagnie, de porter à deux cents francs la somme versée sur les actions, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de cent francs par action.

Ce versement devra être effectué du 6 au 15 juin prochain, à la caisse des banquiers de la Société, à Paris, chez MM. Greene et Ce, place Saint-Georges, n° 28; à Londres, chez MM. Barclay, Bevan, Tritton et Ce.

Conformément à l'art. 16 des statuts, à défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû à raison de 5 0/0 l'an sur ce versement, pour chaque jour de retard à partir du 16 juin.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG, rue de Strasbourg. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligation de l'emprunt de 1852, que le troisième versement de 125 fr. doit être effectué du 1er au 10 juin prochain.

Conformément aux conditions de la souscription, la Compagnie acceptera en paiement le coupon du semestre des dites obligations échéant le 1er juin 1853 et fixé à 12 fr. 50 c. par obligation, et le coupon d'intérêt des actions de la Compagnie à échoir le 1er juillet 1853 et fixé à 10 fr. par action.

A défaut de paiement à l'époque fixée, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0.

SOCIÉTÉ ANONYME DES HAUTS-FOURNEAUX DE MAUBEUGE (Nord). MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'année 1852, arrêté par l'assemblée générale, sera payé, à partir du 1er juin prochain, contre la remise des coupons et quittances des porteurs, chez MM. François Durand et Ce, banquiers, rue Neuve-des-Mathurins, 43, à Paris, et chez MM. Emile Lefebvre et Ce, banquiers, à Valenciennes. 3455

TERRASSEMENTS. A céder à des conditions très-avantageuses et grandes facilités de paiement, un grand matériel propre aux terrassements, d'après le système Journet, composé de 80 vagonnets, plans inclinés mobiles, chaînes, machines, etc.

Les rapports des ingénieurs du génie constatent une économie de 50 0/0 sur la main-d'œuvre pour l'emploi de ce matériel dans les travaux des chemins de fer.

S'adresser à M. J., 8, rue Martel.

ENDUIT FRANÇAIS. Une expérience de huit années assure à ce nouveau système d'enduit la supériorité que dès son apparition on lui avait accordée sur toutes les autres compositions de ce genre, y compris le caoutchouc. Toutes les épreuves auxquelles on a pu le soumettre attestent la parfaite imperméabilité qu'il donne aux étoffes, sans les altérer en rien et en leur conservant, au froid comme au chaud, leur souplesse et leur solidité.

Fourniture de bâches et rideaux pour chemins de fer, roulage et tapissières, paletots en coton et en soie, tentes, ballons, stores, papiers, etc.

Adresse de l'ENDUIT FRANÇAIS : MM. *E. Foulquier et Ce*, rue Rochechouart, 54.

A VENDRE, LES MOULINS D'AIGUILLON, sur le Lot, à côté du chemin de fer du Midi. — 22 paires de meules. — Force motrice, 550 chevaux. — Bail actuel, 23,000 fr. — S'adresser à MM. Sabourecin, à Aiguillon; — Grangeneuve, notaire à Bordeaux; — Fouschy et Henri Yver, notaires à Paris.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ouvre des crédits en compte-courant;

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

CHEMINS DE FER (ANNUAIRE OFFICIEL DES), publié par l'administration de l'imprimerie centrale des chemins de fer, sous la direction de M. Petit de Coupray. — 3e volume, 1852-1853. Prix, broché: 5 fr.; relié, 6 fr.

Cet ouvrage donne, chaque année, l'état administratif et financier de toutes les Compagnies de Chemins de fer. Il contient des notices intéressantes sur les chemins de fer étrangers et sur le télégraphe électrique; il rapporte dans leur ordre chronologique la Législation, les Circulaires ministérielles, les Cahiers des charges, les Conventions, les Statuts de chaque compagnie, et les Arrêts rendus sur des questions de responsabilité ou d'application de Tarifs.

Le troisième volume, qui a été récemment publié, fait suite aux précédents, et continue, sans interruption et sans lacune, la série des renseignements qui remontent à l'origine même des chemins de fer.

Ceux qui s'occupent des modes de concession, d'administration et d'exploitation de ces voies nouvelles, consulteront avec intérêt cette précieuse et unique collection qui vulgarise ces notions importantes.

Le nouveau volume pour 1852-1853 contient environ 700 pages, et l'accueil que lui ont fait les ministères, les compagnies et le public, rehausse le mérite de cette publication spéciale, qui reçoit de toutes parts les plus flatteurs encouragements.

En vente, à l'imprimerie et librairie centrales des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Ce, éditeurs, rue Bergère, 20.

TABLE DE PYTHAGORE.

Tout à la fois base et mécanisme de l'arithmétique, la *Table de Pythagore* expliquée, et élevée jusqu'à 99 fois 99, est aussi facile à comprendre qu'elle est utile et intéressante; c'est un BARÊME en dix magnifiques tableaux où se reproduisent les principaux calculs : la Multiplication, la Division, et, par conséquent, la Règle de Trois, la Règle de Compagnie, les Racines carrées, etc. L'ouvrage contient en outre le Cubage et des explications à l'usage du Commerce et de l'Industrie. — Cette brochure *illustre* se termine par deux tableaux d'INTERETS SIMPLES et COMPOSES, et enfin par quatre tableaux **sur les Rentes 3 et 4 1/2 0/0** *(aux divers cours de la Bourse)*, à l'aide desquels on obtient par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — Prix : 1 fr. — *En vente chez l'auteur,* **J. MERTENS**, *rue Rochechouart, 9, et chez les principaux Libraires et Papetiers.* — Sur un bon de poste de 1 fr. 25 c., l'ouvrage sera envoyé *franco* à domicile.

LIBRAIRIE Fournitures de Bureaux, — Guides des Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Guides à Paris et à Londres, etc., etc. — Livres anciens et nouveaux en tous genres, — Musique, — Pièces de Théâtres et Romans illustrés, — Cartes de France et des Chemins de fer, — Plan de Paris, etc., etc., etc.

Boulevart des Filles-du-Calvaire, 20.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La semaine a été fort triste pour la spéculation. Les nouvelles de l'Orient ayant donné lieu à des inquiétudes sérieuses, les valeurs en ont été sérieusement affectées, et la baisse a été d'autant plus sensible que la place était fortement engagée à la hausse, et que l'on prévoyait des cours beaucoup plus élevés sur toutes les valeurs. On a lutté pendant plusieurs jours contre cette tendance à la baisse. On se hâtait de racheter aussitôt que les cours avaient rétrogradé de 25 c. sur la rente, ou de 10 fr. sur les actions.

Le 3 0/0 est tombé brusquement à 79 50, et il a repris à 79 90; mais les spéculateurs doivent faire attention que l'on doit détacher le coupon semestriel le 7 du mois prochain, en sorte que le cours de 79 50 ne représente en réalité que 78.

La baisse n'a pas donné lieu à beaucoup d'affaires sur le 4 1/2 0/0. Ce fonds est abandonné depuis quelque temps de la spéculation; cependant les cours ont été entraînés, et ils sont tombés de 105 90 à 102 50 sous l'influence de la baisse des autres valeurs.

Un mouvement rétrograde important a eu lieu sur les actions du Crédit mobilier, qui, de 940, a fléchi, cette semaine, à 835. Plusieurs causes se sont réunies pour affecter cette valeur. On prétend qu'elle possède en portefeuille une grande quantité de valeurs, et la baisse des fonds et des actions de chemins de fer exerce naturellement une influence considérable sur les actions du Crédit mobilier. On s'est aperçu, en outre, cette semaine, que cette Compagnie ne pouvait pas, d'après ses statuts, distribuer au-delà de 12 50 pour le premier semestre.

Les actions de chemins de fer ont subi l'influence de la baisse de la rente. On a baissé depuis huit jours de 45 fr. sur Orléans, de 45 sur Rouen, de 35 sur le Havre, de 30 sur le Nord, de 40 sur Strasbourg, de 42 50 sur Lyon, de 40 sur Lyon à la Méditerranée, de 40 sur l'Ouest, de 38 75 sur le Midi. On a oublié tout à coup tous les motifs qui avaient justifié ces hauts cours des principales lignes et qui faisaient croire à des prix plus élevés encore. L'augmentation continuelle des recettes n'a pas empêché les ventes. Ceux qui avaient acheté à terme une quantité d'actions considérable ont commencé par s'effrayer; ils ont vendu dès qu'ils se sont aperçus que les cours avaient une tendance sensible à la baisse, et plus les cours ont fléchi, plus le nombre des vendeurs a augmenté. Les capitalistes qui avaient des titres en portefeuille ont résisté plus longtemps à l'influence de la spéculation, et c'est seulement pendant ces deux dernières journées que le comptant a été sérieusement entraîné. Les lignes qui avaient obtenu le plus de faveur sont aussi celles qui ont été le plus affectées.

Les actions du Nord avaient à peine suivi les autres lignes pendant le mouvement de hausse. Elles étaient déjà retombées de 935 à 922 50 lorsque les actions de Strasbourg se soutenaient encore à leurs cours les plus élevés. Cependant elles ont été entraînées avec la même rapidité par le mouvement rétrograde à 880.

L'incertitude qui s'était prolongée depuis quinze jours au sujet du projet de loi relatif au chemin de fer de Lyon à Genève avait paralysé la hausse sur les actions de Lyon, qui pourtant avaient été cotées à 985. Cette incertitude n'existe plus maintenant, et c'est au moment même où le chemin de fer de Genève a été voté par le Corps législatif que l'on est tombé à 920 sur les actions de Lyon.

Les lignes de la fusion normande n'ont pas résisté davantage. Les cours actuels de ces chemins ne représentent plus que 15 fr. de prime sur les futures actions fusionnées.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 mai.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 81 10 à 79 60, elle est restée à 79 70; elle a fléchi à terme de 81 15 à 79 50, et elle est restée à 79 90.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 103 90 à 102 50 au comptant, et de 103 75 à 102 60 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,710 à 2,695;

Le Comptoir national, de 715 à 690.

Le Crédit mobilier a baissé de 940 à 835, en baisse de 105;

Le Crédit foncier, de 880 à 830.

Les actions du Nord ont fléchi de 922 50 à 880; elles ont fermé à 892 50.

Strasbourg a fléchi de 950 à 900, il a fermé à 910 au comptant, et à 915 à terme.

Lyon a fléchi de 962 50 à 920, il est resté à 925.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 815 à 765 au comptant et à 762 50 à terme.

Orléans a fléchi de 1,100 à 1,055 au comptant; il est tombé à terme à 1,040 et il a fermé à 1,060.

Rouen a fléchi de 1,145 à 1,100.

Le Havre a fléchi de 540 à 515 au comptant, et à 510 à terme.

Bâle a fléchi de 375 à 360; il est resté à 365.

L'Ouest a fléchi de 787 50 à 717 50 au comptant et à 750 à terme.

Cherbourg a fléchi de 642 50 à 625.

Dijon a fléchi de 577 50 à 570.

Le Midi a baissé de 668 75 à 620; il a fermé à 627 50.

Montereau a baissé de 460 à 425.

Béziers a baissé de 517 50 à 500.

Gray a baissé de 560 à 550.

La Teste a varié de 305 à 300.

Dieppe de 360 à 350.

Samedi. — Les cours se sont tenus assez ferme, mais il y avait de l'incertitude parmi les spéculateurs et les chemins de fer étaient offerts. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 81 25 à 81 50 et à terme de 81 35 à 81 50; la rente 4 1/2 0/0 de 103 70 à 103 80 au comptant et de 104 à 103 90 à terme. Le Nord a varié de 928 75 à 925; Strasbourg, de 955 à 958 75; Lyon, de 967 50 à 968 75; Orléans, de 1,107 50 à 1,110; Rouen, de 1,145 à 1,147 50; le Havre, de 545 à 540; l'Ouest, de 782 50 à 785; le Midi, de 668 75 à 670; Montereau, de 455 à 460; Saint-Germain a fait 1,890; Lyon à la Méditerranée 813 75; Cherbourg, 645; Dijon, 575; Béziers, 515; Dieppe, 360; Gray, 560; la Teste, 305; Sceaux, 265; Versailles, 360.

Lundi. Les premiers cours de la bourse annonçaient de la fermeté. Les chemins de fer étaient surtout très-demandés. Mais cette bonne tenue n'a pas été de longue durée. Des ventes énormes ont écrasé les cours pour le moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi de 81 40 à 81 20 au comptant et de 81 50 à 81 15 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 103 60 à 103 40 au comptant. Ce fonds n'a pas été coté à terme. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 931 50 à 915; le Nord, de 928 75 à 923 75; Strasbourg, de 960 à 948 75; Lyon, de 970 à 961 25; Orléans, de 1,142 50 à 1,100; Rouen, de 1,152 50 à 1,142 50; le Havre, de 545 à 542 50; Bâle, de 380 à 377 50; Lyon à la Méditerranée, de 815 à 810; l'Ouest, de 790 à 782 50; Cherbourg de 645 à 640. Dijon a fait 575; le Midi, 665; Montereau, 460; Béziers, 505; Dieppe, 360; Gray, 560; Versailles, 360; la Teste, 305; Sceaux, 365.

Mardi. — La bourse était fort agitée par les bruits relatifs aux affaires d'Orient. La rente a cependant fait assez bonne contenance, mais les chemins étaient très-offerts et continuellement en baisse. Le 3 0/0 a fléchi de 20 c. au comptant à 81 et de 10 c. à terme à 81 05. Le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. au comptant à 103 50, il a fléchi à terme de 25 à 103 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,635; le Crédit mobilier, de 7 50 à 907 50; le Crédit foncier, de 17 50 à 862 50; le Nord, de 625 à 917 50; Strasbourg, de 6 25 à 942 50; Lyon, de 6 25 à 955. Orléans s'est tenu à 1,100. Rouen a fléchi de 2 50 à 1,145; le Havre, de 5 à 537 50; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 800; Cherbourg, de 5 à 635; l'Ouest, de 2 50 à 782 50; le Midi, de 12 50 à 652 50; Montereau, de 10 à 450; Gray, de 5 à 555; Dieppe, de 2 50 à 357 50; Versailles, de 5 à 355. Béziers s'est tenu à 505; la Teste, à 305; Sceaux, à 262 50.

Mercredi. — La baisse a fait des progrès rapides et elle a pris à la clôture l'apparence d'une panique. Toutes les valeurs ont été également offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 65 à 80 35, et de 1 fr. à terme, à 80 05; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 103 25, et de 50 c. à terme, à 103. La Banque a repris de 2 50 à 2,697 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 25 à 882 50 au comptant et de 35 à terme à 870; le Crédit foncier, de 27 50 à 835; le Nord, de 8 75 à 908 75; Strasbourg, de 17 50 à 925; Lyon, de 15 à 941 25; l'Ouest, de 7 50 à 775. Lyon à la Méditerrannée a varié de 775 à 782 50. Orléans a fléchi de 20 à 1,080; Rouen, de 17 50 à 1,127 50; le Havre, de 7 50 à 530; Bâle, de 375 à 368 75; Dijon, de 5 à 570; le Midi, de 7 50 à 645; la Teste, de 5 à 300; Gray, de 5 à 550.

Jeudi. — La panique a continué pendant la première demi-heure du parquet; elle s'est ensuite calmée, et les cours étaient plus fermes à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 79 60 à 79 70 au comptant, et de 79 50 à 79 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 102 90 à 102 50 au comptant, et de 103 à 102 60 à terme; le Crédit mobilier, de 850 à 835. Le Crédit foncier a fait 830; la Banque, 2,695; le Nord, de 882 50 à 892 50; Strasbourg, de 900 à 910; Lyon, de 927 50 à 920; le Midi, de 620 à 630; Orléans, de 1,065 à 1,055; Rouen, de 1,105 à 1,100, le Havre, de 520 à 515; Bâle, de 367 50 à 360. Lyon à la Méditerranée a fait 765; l'Ouest, de 755 à 747 50; Cherbourg, 625; Montereau, 425; Béziers, 500; Gray, 550; Dieppe, 350.

Vendredi. — Les nouvelles d'Orient étant devenues plus rassurantes, toutes les valeurs ont remonté avec une rapidité extraordinaire. La rente 3 0/0 a repris de 70 70 à 80 55; le 4 1/2 0/0, de 105 50 à 107 10; le Crédit mobilier, de 835 à 887 30; le Nord, de 892 50 à 913 75; Strasbourg, de 910 à 940; Lyon, de 925 à 955; Orléans, de 1,056 à 1,095; Rouen, de 1,100 à 1,135; le Havre, de 515 à 530; Bâle, de 365 à 375; Lyon à la Méditerranée, de 764 à 780; l'Ouest, de 745 50 à 775; le Midi, de 630 à 650. Gray était à 550; Dijon, à 560; Dieppe à 357 50; Versailles, à 355.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

[illegible] expl.	[illegible]	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	913*	99	400,000	400	tout.	41 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	98	97	40,000	500	tout	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	34,000	500	400	9 fr. 50 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juil. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	25	99	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout	17	59	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juil. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	53	54,000	500	250	51 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	41	50	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
823	1562	99	300,000	500	tout.	45 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
627	600	99	250,000	500	tout.	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
131	198	83	81,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	250	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray
383	313	99	240,000	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 10 (4).	»	Montereau à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	255	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	148 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1341 fr. p. 1 an.	janv. 1851	Id (3) d'Industrie
»	»	99	80,000	500	175	5 p. 1 an (1).	oct. 1852	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	»	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste
tout.	68	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne
tout.	40	80	13,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare
tout.	30	50	9,100	600	tout.	37 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Bourse de Paris, Cours du 21 au 27 mai 1853.

Noms des lignes	21 comp.	21 terme.	23 comp.	23 terme.	24 comp.	24 terme.	25 comp.	25 terme.	26 comp.	26 terme.	27 comp.	27 terme.
Nord	923 »	927 50	923 75	923 »	917 50	916 25	918 75	915 »	902 50	[illegible]	913 75	915 »
Paris à Rouen	1147 50	1150 »	1142 50	1145 »	1145 »	1160 »	1127 50	1125 »	1110 »	1100 »	1135 »	1135 »
Rouen au Havre	540 »	542 50	542 50	540 »	537 50	537 50	535 »	540 »	515 »	510 »	»	530 »
Dieppe et Fécamp	360 »	»	360 »	»	357 50	»	357 50	»	350 »	»	357 50	»
Caen et Cherbourg	643 »	645 »	640 »	645 »	635 »	635 »	635 »	625 »	625 »	625 »	630 »	630 »
St-Germain	[illegible]	»	»	1080 »	»	1070 »	[illegible]	1050 »	»	»	»	1065 »
Versailles (r. g.)	360 »	»	360 »	»	345 »	»	»	»	»	»	335 »	»
Ouest	785 »	785 »	782 50	784 75	782 50	782 50	775 »	770 50	747 50	750 »	775 »	770 »
Paris à Sceaux	265 »	»	265 »	»	262 50	»	»	»	»	»	»	»
Cie d'Orléans	1110 »	1143 50	1160 »	1140 »	1100 »	1127 50	1100 »	1075 »	1055 »	1060 »	1095 »	1090 »
Paris à Strasbourg	958 75	960 »	948 75	951 »	942 50	942 50	925 50	923 50	910 »	915 »	940 »	942 50
Strasbourg à Bâle	377 50	377 50	372 50	372 50	372 50	372 50	366 75	367 50	365 »	»	375 »	375 »
Blesme à Gray	560 »	563 »	560 »	560 »	558 »	557 50	550 »	550 »	550 »	»	550 »	550 »
Paris à Lyon	968 75	972 50	961 25	962 50	955 »	955 »	941 25	935 »	925 »	925 »	955 »	957 50
Montereau à Troyes	500 »	507 50	500 »	450 »	500 »	445 »	»	452 50	435 »	425 »	»	450 »
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	»	575 »	575 »	577 50	570 »	575 »	580 »	575 »	»	»	560 »	»
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id d'Industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	813 75	812 50	810 »	810 »	800 »	800 »	»	782 50	765 »	762 50	780 »	782 50
Chemins du Midi	670 »	677 50	663 »	662 50	652 50	651 »	645 »	645 »	630 »	627 50	630 »	645 »
Bordeaux à la Teste	301 »	»	305 »	»	303 »	305 »	300 »	»	»	»	»	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 o/o	81 »	81 05	81 20	81 15	81 10	81 50	80 35	80 65	79 70	79 90	80 25	80 5
Rentes 4 1/2 o/o	103 50	103 50	103 40	103 75	103 50	103 90	103 25	103 »	102 50	102 10	103 10	102 [illegible]
Banque de France	2605 »	»	2710 »	»	2710 »	»	2697 50	»	2695 »	»	2700 »	»
Crédit mobilier	907 50	905 »	915 »	917 50	932 50	930 »	885 »	870 »	875 »	880 »	881 50	883 »
Comptoir national	710 »	705 »	715 »	710 »	712 50	712 50	704 25	»	690 »	690 »	703 »	705 »
Banque foncière	862 50	865 »	»	»	»	872 50	845 »	»	840 »	»	840 »	840 »
Do Obligations (Cert.)	1065 »	1067 5	1087 50	1077 50	1087 50	[illegible]	[illegible]	1075 »	1080 »	1072 »	1080 »	»

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 21 au 27 mai 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'oblig. émises	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Somme payée à ce jour	Prix de rembour.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	21	23	24	25	26	27
1851.	130,000	78 ans.	325	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	375 »	373 »	375 »	375 »	373 »	373 »
Do	80,000	50 —	1,050	tout.	1,250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1140 »	1150	1150 »	1150 »	1151 »	1147 »
1852.	60,000	99 —	335	250	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	550 »	553 »	550 »	550 »	550 »	550 »
1852.	152,133	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 3 0/0	350 »	350 »	357 »	318 75	347 50	348 75
Do	3,300	99 —	975	tout.	1,250	55	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	80,300	99 —	500	250	500	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	390 »	»	390 »	390 »	385 »	»
1848.	11,431	43 —	1,135	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1140	»	»	»	1040	1440
Do	5,301	43 —	1,250	tout.	1,350	55	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	1125	1122 50	»	»	»
1852.	4,405	30 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1130 »	»	»	»	1120 »	1120 »
1841.	7,340	30 —	1,105	tout.	1,350	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,931	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,480	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	1160 »	»	»	»	»
1848.	3,333	51 —	750	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	»	»	»	»
1852.	150,000	99 —	340	150	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 1852	366 25	367 50	357 50	353 »	365 »	[illegible]
1845.	5,887	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	935	540 »	»
1847.	4,569	58 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	»	1125	»
1846.	15,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1100	1100 »	»	1100	1100 »	1100 »
1848	3,000	87 —	500	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	1215	1210	»	»	»	»
1843.	2,775	47 —	1,400	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	20,000	50 —	540	330	633	12 50	Do	»	Do Nouvelles	540	»	540 »	»	»	540
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	13 60	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 20 au 26 mai. (Convertis au change fixe de 25 fr. par livre sterling.)

Noms des lignes	20	21	23	24	25	26
Nord	927 50 à 935 »	918 75 à 925 »	918 75 à 925 »	912 50 à 918 75	902 50 à 910 75	898 75 à 906 25
Paris à Strasbourg	941 75 à 950 »	940 » à 947 50	931 25 à 947 50	943 75 à 950 »	947 50 à 950 »	915 75 à 915 »
Cie d'Orléans	1087 50 à 1112 50	1100 » à 1125 »	1100 » à 1125 »	1075 » à 1100 »	1075 » à 1100 »	1125 » à 1075 »
Paris à Rouen	1137 50 à 1162 50	1112 50 à 1137 50	1112 50 à 1137 50	1112 50 à 1137 50	1112 50 à 1112 50	1087 50 à 1112 50
Rouen au Havre	537 50 à 550 »	525 50 à 537 50	525 » à 537 50	525 » à 537 50	525 » à 537 50	525 » à 525 »
Lyon	956 25 à 968 50	957 50 à 962 50	936 25 à 940 »	950 » à 952 50	952 50 à 9.5 »	923 » à 915 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	Dern. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	D. cours	Dénomination.	Pair.	Dern. cours
Caisse Bechet, Dethomas et Cie.	500	582 50	Écharcon .... Papeterie	1000	1800	Gaz de Wazemmes	500	130	Sécurité .... mar.	5000	26 o/o b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1160	Essonne .... Papeterie	100	3000	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	5000	6 1/2 o/o b.
— Paloa	25	55 »	[illegible] .... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Océan .... mar.	5000	25 o/o b.
— Ganneron	50	43 75	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1600	— de Besançon	410	525 »	Nationale .... Inc.	5000	130 o/o b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	5000 »	— de Bretagne (Paris)	1000	250 »	Générale .... Inc.	5000	32,000
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) .... Forg.	500	500	— de Versailles	300	535	Union .... Inc.	5000	67 o/o b.
[illegible] .... (cuivre).	400	[illegible]	Alais .... Forg.	3000	1000	— Cherbourg	300	400	France .... Inc.	5000	45 o/o b.
Vieille-Montagne .... (zinc).	200	1325	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	10000	Phénix .... Inc.	1000	8400 »
Prusse Rhénane .... (zinc).	575	1160	Providence .... Forg.	1000	1103	— Caillard	1000	805	Providence .... Inc.	2500	30 o/o b.
Meuse .... (zinc).	250	310	Herserange. N. liber. ... Forg.	500	315 »	Gondoles parisiennes	80	160 »	Urbaine .... Inc.	5000	16 o/o b.
Stolberg .... (zinc).	750	1165	Blanc de zinc. act. N. liber.	500	550	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2500	Confiance .... Inc.	5000	4 1/4 o/o b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	35 »	Valentin-Coq .... Usine.	500	»	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Escompt. d'Avignon	54 50	»
[illegible] .... charb.	4000	1980	Soc. Cail et Cie .... Usine.	4000	1325	Favorites ..... Omnibus.	500	1900	— de Cette	19	»
Chalonnes .... charb.	1000	1000	Christofle .... Usine.	500	910	Hirondelles ... Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	25	»
Chazotte .... charb.	1/3330	135	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1815
Charbonnages belges	800	325	Télégraphe sous-marin	25	21 »	Tricycles ..... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	325
Pont-de-Loup (act.) ... charb.	1000	240	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6010 »	Compagnie gén. .. Pet. V.	500	545 »	— de Montluçon	500	505
Mines de la Loire ... charb.	1/87740	735 »	— français ... (Dito)	500	[illegible]	Désirées ..... Pet. voit.	500	650 »	Docks	250	257
Centre-du-Flénu ... charb.	1000	215	— parisien ... (Dito)	1000	1275 »	Lutéciennes .. Pet. voit.	500	550 »	Journaux réunis	500	510
Longpendu .... charb.	500	»	— de Belleville [illegible]	500	1350 »	[illegible] ..... Pet. voit.	500	600	Maberly (Amiens)	500	920
Épinac .... charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	630 »	Générale ..... Ass. mar.	125000	40 o/o b	Cohin (Frévent)	500	620
Haute-Loire .... charb.	500	500	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	16 1/2 o/o b	Gamaches	500	400
Montchanin .... charb.	5000	»	— de l'Est (Vincen.)	300	1000	Union des ports ... mar.	5000	14 o/o b	Pal. de Cristal	400	122
[illegible] .... charb.	1/4 500	600	— de Roanne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	15 o/o b	Rocher	500	100

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS.

N° 65. 19e ANNÉE. — N° 23. SAMEDI 4 JUIN 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

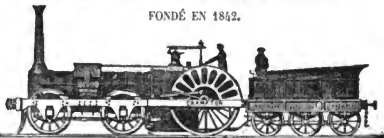
DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS. FONDÉ EN 1842. PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loyser et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la

SOMMAIRE

Fusion des chemins de la Normandie et de la Bretagne.

Nous pouvons démentir le bruit qui s'es répandu hier que le gouvernement avait rejeté le projet de fusion des Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest. Les négociations se poursuivent entre M. le ministre des travaux publics et le comité de fusion, et le retard qu'éprouve la solution de cette affaire résulte de l'instruction que le gouvernement fait faire au sujet des chemins de Bretagne, qu'il est dans l'intention de rattacher aux travaux nouveaux que devra exécuter la fusion.

La Bourse.

Les complications survenues en Orient ont exercé depuis quelque temps une influence sensible sur les cours de nos fonds publics et des actions de chemins de fer, et pendant que les prix, aux bourses de Londres et d'Allemagne, restaient presque stagnants, les nôtres éprouvaient une baisse, non pas précisément très-considérable, mais relativement plus forte.

Cette différence de tenue des fonds sur les diverses places tient d'abord à la plus grande activité des affaires sur le marché français; ensuite à ce que les titres sont moins bien classés chez nous qu'à l'étranger; enfin à ce que le mouvement industriel a pris en France un essor beaucoup plus grand que partout ailleurs depuis dix-huit mois.

Ces diverses causes rendent naturellement notre marché plus impressionnable, et expliquent suffisamment la différence des cours sur les places de Londres, de Vienne et de Paris; toutefois, pour apprécier à sa juste valeur l'importance du mouvement qu'ont éprouvé les fonds français et les actions de chemins de fer, par suite des événement d'Orient, il faut d'abord se souvenir des prix qu'ils ont atteints, et les comparer à ceux auxquels ils étaient il y a dix-huit mois; il faut considérer ensuite l'importance des affaires nouvelles qui ont été créées, et l'on reconnaîtra qu'en définitive la baisse qui a eu lieu n'est pas très-considérable. En effet, au 1er décembre 1851, les valeurs de chemin de fer représentaient à peine 1 milliard; aujourd'hui ces mêmes valeurs représentent un capital de près de 3 milliards, tant par suite de la hausse qui s'est produite, que par le fait des nouvelles concessions qui ont eu lieu; or, une grande hausse a toujours pour effet d'opérer un déclassement, et quand ce déclassement s'aggrave d'affaires nouvelles qui demandent des capitaux en grandes quantités, il en résulte que pendant quelque temps les valeurs flottantes sont considérables, et que la moindre circonstance exerce une influence plus sensible que si les valeurs étaient toutes classées comme elles le sont en général à Londres et à Vienne.

Ces considérations suffisent pour réduire à sa juste valeur le mouvement éprouvé par la rente et par les valeurs de chemins de fer français; si, maintenant, on ajoute à ce qui précède que les capitaux sont très-abondants, qu'il s'est organisé une grande spéculation à la baisse et que, par suite, il s'est créé un grand découvert, qui a eu pour conséquence l'affaiblissement général des reports, et a même produit du déport sur les Nord, on arrivera facilement à conclure qu'à la première nouvelle officielle favorable à la paix, il y aura une très-forte reprise, qui sera encore activée par les recettes des chemins de fer qui ne cessent de s'accroître.

J. Mirès.

Le chemin de Paris à Orléans et le chemin de Paris à Lyon.

Le *Moniteur* a publié cette semaine la note suivante :

« On a parlé de nouveau d'une fusion d'intérêts qui serait sur le point d'être opérée entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et ses prolongements et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Cette réunion pourrait avoir de sérieux inconvénients pour le commerce, et serait contraire à la convention passée, le 27 mars 1852, entre la première des deux Compagnies sus-nommées et le ministre des travaux publics.

« Elle ne saurait obtenir l'adhésion du gouvernement, qui a déjà eu occasion de se prononcer formellement à cet égard. »

Nous n'avons pas à examiner les motifs qui ont déterminé la publication de cette note et le rejet du projet de fusion entre les deux Compagnies de Lyon et d'Orléans; nous nous bornons à rappeler que la fusion projetée entre ces deux Compagnies était en définitive la continuation et le complément d'un traité passé en 1850 entre l'État et les Compagnies d'Orléans et du Centre.

A cette époque, l'État exploitait le chemi

de Paris à Lyon, et pour éviter une concurrence fâcheuse avec la Compagnie du Centre, un arrangement fut convenu d'après lequel chaque chemin était assuré d'une partie du trafic entre Paris et Lyon.

C'était pour rendre cet arrangement définitif que les deux Compagnies de Paris à Lyon et d'Orléans avaient arrêté les bases d'une fusion financière qui paraissait satisfaire tous les intérêts, et dont voici la substance :

Chaque Compagnie conservait son organisation administrative et financière ; mais les tarifs étaient réglés d'accord, et le bénéfice net de chaque exploitation, déduction faite des frais et des services des emprunts, était réuni et confondu. La répartition se faisait entre les deux Compagnies dans les proportions suivantes : la Compagnie d'Orléans prélevait une part calculée sur le nombre de ses actions au taux de 1,000 fr. l'une, et celle de Lyon une part calculée d'après le nombre de ses actions au taux de 900 fr. l'une.

Les deux Compagnies offraient en outre de faire, à leurs risques et périls, tous les travaux d'embranchement entre les deux lignes, et notamment l'embranchement entre Fontainebleau et Nevers, etc.

F. Solar.

Chemin de fer de Strasbourg.

Nous avons porté récemment à la connaissance de nos lecteurs, sans en garantir l'exactitude, les bruits les plus accrédités mis en circulation au sujet des combinaisons financières que pourrait amener la concession à la Compagnie de Strasbourg du chemin de fer de Paris à Mulhouse.

Un journal a cru devoir infirmer les renseignements publiés par nous, tout en s'abstenant de les rectifier en en donnant de plus positifs. Nous n'avons pas la prétention de savoir aujourd'hui ce que personne ne connaîtra avant cinq ans, c'est-à-dire le chiffre exact de la dépense de construction du chemin de Mulhouse, mais nous croyons ne pas nous être écarté beaucoup du probable en évaluant cette dépense comme nous l'avons fait, y compris le prix du rachat du chemin de Montereau.

Quant à la division du capital en actions et en obligations, et au mode de souscription des nouveaux titres, nous pouvons garantir de nouveau que jusqu'ici la Compagnie est résolue à réserver exclusivement toutes les actions nouvelles qui pourront être créées, aux personnes qui seront porteurs des actions actuelles au moment de l'émission.

Ad. Blaise (des Vosges).

Compagnie de services maritimes des Messageries nationales.

Assemblée générale du 28 mai 1853.

La Compagnie des services maritimes des Messageries nationales, concessionnaire des paquebots-postes de la Méditerranée, a réuni pour la première fois ses actionnaires en assemblée générale, le 28 mai dernier, sous la présidence de l'honorable M. Besson, président du Conseil d'administration.

Avant de rendre compte de cette assemblée et de la situation de l'entreprise, il n'est pas sans intérêt de rappeler l'origine de l'affaire.

Origine de l'entreprise.

Ce fut en 1835 que le gouvernement français entreprit de se charger de l'établissement d'un service de bateaux à vapeur, ayant son point de départ à Marseille et desservant à époques fixes les divers ports du littoral de l'Italie, de la Grèce, Malte, Alexandrie et Constantinople.

L'initiative honorable prise dans cette circonstance par le gouvernement français donna bientôt naissance à la création de lignes concurrentes par l'Autriche, par l'Angleterre et par la Turquie elle-même. Le public, les voyageurs et le commerce profitèrent grandement de ces diverses créations, mais l'expérience fut onéreuse pour le Trésor.

Le déficit annuel fut, pendant quatorze ans, d'après les comptes du ministre des finances, de 3,500,000 fr. et s'éleva, pour 1847 et 1848, à 4,500,000 fr. par an, non compris les frais généraux, l'intérêt du capital et les frais d'assurances et de dépréciation représentant ensemble plus de 20 0/0 des fonds engagés. Le parcours effectué par les paquebots de l'État étant de 84,906 lieues marines, la perte ressort ainsi, pour les dernières années de l'exploitation, à 50 fr. 30 c. par lieue marine.

La subvention payée par le gouvernement anglais à la Compagnie orientale et péninsulaire, pour un service analogue, est de 37 fr. 14 c. par lieue marine.

En présence de sacrifices aussi considérables et de la nécessité prochaine de renouveler entièrement son matériel, le gouvernement et l'Assemblée législative se décidèrent à concéder à l'industrie le service des paquebots de la Méditerranée.

La concession fut faite, par la loi du 8 juillet 1851, à la Compagnie des Messageries nationales, et aux conditions suivantes :

Durée de la concession : vingt ans, avec faculté réciproque de continuer d'année en année ;

Reprise, à dire d'experts, du matériel de l'État ;

Rachat de trois navires de la Compagnie Rostan ;

Obligation de construire et de mettre en service cinq paquebots neufs dans un délai de cinq ans ;

Matériel à maintenir en activité : au *minimum*, seize paquebots ;

Parcours à effectuer annuellement : 105,216 lieues marines ;

Subvention : 3 millions par an, pendant dix ans, avec déduction de 100,000 fr. par an, à partir de la dixième année, ce qui limite la subvention à 2 millions pour la vingtième année et les suivantes. — La moyenne de la subvention ressort ainsi à 2,725,000 fr. par an, et à 25 fr. 90 c. par lieue marine, au lieu de la perte des 50 fr. 30 par lieue que faisait l'État.

Les concessionnaires ont formé de l'entreprise des paquebots de la Méditerranée une Compagnie spéciale sous le titre de Compagnie des services maritimes des Messageries nationales. Les statuts ont été approuvés par décret du 22 janvier 1852.

Le capital de la nouvelle Société a été fixé à 24 millions de francs et divisé en deux séries de 2,400 actions de 5,000 fr. chacune.

La première série a été seule émise avec un versement de 2,500 fr. par action. Les porteurs d'actions de la première série ont droit de souscrire par préférence aux émissions successives, suivant le nombre d'actions qu'ils possèdent. Toutes les actions sont nominatives.

La Compagnie est administrée par un Conseil de neuf membres titulaires et de quatre membres adjoints.

Le Conseil se trouve aujourd'hui composé de la manière suivante :

MM. Besson, président ;

Béhic, Desvallières, Lacroix, Revenaz, Simons, Soufflot, G. West, } administrateurs titulaires ;

Baron Cailus, Musnier, Schnetz, } administrateurs adjoints.

Maintenant que nous avons fait connaître l'organisation de la Compagnie des services maritimes des Messageries nationales, nous allons résumer (d'après les notes que nous avons prises comme actionnaire) le rapport présenté à l'assemblée générale du 28 mai sur la situation de l'affaire et sur les résultats de l'exploitation depuis le 1er septembre 1851, époque de la prise de possession du service, jusqu'au 31 décembre 1852, soit pendant une période de seize mois.

Situation financière.

Il a été reçu des actionnaires, à raison de 2,500 fr. par action sur 2,400 actions,	6,000,000

Cette somme a été employée de la manière suivante :

Cautionnement versé au Trésor,	1,000,000 »
Achat de trois navires à la Compagnie Rostan,	1,200,000 »
Premier dixième de la valeur du matériel repris de l'État,	271,824 25
Construction entière d'un navire de 120 chevaux, et partielle de trois navires de 300 chevaux,	894,146 31
Mobilier d'installation des bureaux et agences,	44,572 83
Amélioration du matériel naval,	473,940 45
Approvisionnements de matières pour constructions neuves et entretien,	614,628 38

Achat de l'usine de La Ciotat,	630,000 »
Agrandissement de l'usine,	263,811 46
Dépense totale effectuée sur le capital,	5,392,923 68
Reste disponible,	607,076 32

Les dépenses engagées se composent :

1° De l'achèvement des 3 navires commencés ;

2° De la construction de 2 navires, l'un de 200 et l'autre de 300 chevaux, commandés à M. Arman, de Bordeaux, et destinés à recevoir des machines anglaises d'un système nouveau ;

3° De la construction d'une coque pour recevoir les machines d'un ancien paquebot de l'État.

Il sera pourvu à ces dépenses au moyen du solde disponible, des fonds de la réserve et de ceux d'assurances et de dépréciation pour 1851, 1852, 1853 et une partie de 1854. Ce ne serait que dans le cas d'un plus grand développement du matériel qu'il serait nécessaire de faire un appel de fonds (1).

Par suite des commandes faites et des travaux entrepris, la flotte de la Société se composera, au commencement de 1854 :

	Nombre de navires.	Force en chevaux.
De 1 navire de 120 chevaux construit par la Compagnie,	1	120
De 7 navires de 160 chevaux repris de l'État,	7	1,120
De 3 navires de 180 chevaux repris de M. Rostan,	3	540
De 1 navire de 200 chevaux commandé à Bordeaux	1	200
De 6 navires de 220 chevaux repris de l'État,	6	1,320
De 4 navires de 300 chevaux, dont trois construits par la Compagnie, et un commandé à Bordeaux,	4	1,200
	22	4,500

Ensemble 22 navires d'une force totale de 4,500 chevaux.

La Compagnie n'était tenue qu'à un effectif de 16 navires; elle en aura donc 6 de plus dès 1854. Elle était obligée d'en construire 5 en cinq ans, elle en aura 6 avant trois ans, et l'un d'eux est déjà en activité.

La reprise du matériel cédé par l'État a été faite à des conditions onéreuses; les experts ayant tenu plus de compte de la valeur absolue des bâtiments que de leur valeur commerciale.

Le prix total du rachat des bâtiments a été fixé à 3,318,000 francs ; sur cette somme, un million a été versé au Trésor à titre de fonds de garantie ; le surplus est payable par la Compagnie en dix ans et par annuités égales avec les intérêts à 4 0/0, soit, y compris l'annuité pour le matériel et les approvisionnements rachetés : 271,824 francs 25 centimes par an.

EXPLOITATION.

Le parcours total imposé à la Compagnie par le cahier des charges est de 105,216 lieues marines, mais ce parcours comprend la ligne de Syrie qui n'existait pas autrefois et dont la mise en activité a eu lieu seulement à partir du 8 juillet 1852 ; par contre, la Compagnie a organisé spontanément et sans y être obligée un service dans l'archipel grec et effectué des voyages supplémentaires toutes les fois que l'abondance des transports l'a rendu nécessaire.

En somme, les recettes de l'exploitation de seize mois se composent des produits suivants :

32,936 passagers, ou environ 170 par voyage,	2,074,373 87 (1)	
10,790 tonneaux de marchandises,	2,363,010 70 (1)	
91,435,000 francs de numéraire,		4,437,384 57
Recettes diverses,		41,787 13
Intérêts de placements de fonds,		134,258 45
Subvention pour seize mois,		3,799,610 88
Total des recettes,		8,413,041 03

Les dépenses se divisent comme suit :

Dépenses effectives :

Dépenses de navigation,	3,993,443 73
Frais d'agences,	590,661 93
Avaries, pertes, accidents,	84,900 95
Intérêts,	130,173 63
Frais généraux,	527,515 16
Ensemble,	5,326,695 40

Dépenses d'ordre.

Assurances (par la compagnie elle-même)	361,667 00	1,420,901 15
Dépréciation	1,059,234 15	
Total,		6,747,596 55
La recette étant de,		8,413,041 03
L'excédant est de, pour seize mois.		1,665,444 48

Les assurances sont calculées dans ce compte à raison de 5 0/0 de la valeur moyenne actuelle de la flotte. Le fonds d'usure et de dépréciation est doté d'un prélèvement égal à 8 0/0 de la valeur de la flotte à l'état de neuf, en prenant pour base un chiffre de 3000 fr. par force de cheval. Ce dernier prélèvement est peut-être excessif et diminue ainsi les dividendes actuels au profit de l'avenir, mais il met la Compagnie à couvert de tout événement fâcheux et lui permet d'accroître de suite son matériel sans rien demander aux actionnaires.

Ces divers prélèvements effectués, il reste, comme on voit, un bénéfice de 1,665,444 fr. 48 c.; les statuts prescrivent un nouveau prélèvement de 5 0/0 au moins sur les produits nets pour former un fonds de réserve. La Compagnie a encore sur ce point exagéré la prudence et elle déduit de ses bénéfices, au profit du fonds de réserve, une somme de 225,444 fr. 48 c., ce qui a réduit la somme à répartir entre les actionnaires à 1,440,000 f. ou 606 fr. pour seize mois, par action de 5000 fr. versée à 2,500 fr.

Ce dividende représente environ 9 0/0 du capital nominal; on vient de voir qu'il eût pu facilement être plus élevé, mais les administrateurs de la Compagnie, fidèles aux habitudes de moralité et de prudence extrême qu'ils ont contractées dans leur longue et habile gestion des Messageries nationales, ont voulu se mettre en garde à la fois et contre les éventualités de l'avenir et contre l'exagération de la valeur de leurs actions. Ce sentiment très-louable, mais, peut-être, poussé un peu loin, atteindra certainement le but des hommes honorables qu'il anime ; il éloignera de leurs actions les capitalistes pressés de jouir, car elles ne pourront être recherchées que par les personnes qui veulent des placements sûrs et qui les gardent fidèlement.

On peut déduire des faits dont nous venons de rendre compte une comparaison instructive des résultats de l'exploitation faite par la Compagnie avec ceux de l'ancien service de l'État.

Les frais de toute nature se sont élevés, pour la Compagnie, à 54 fr. 12 c. par lieue marine; c'est à peu de choses près la perte que faisait le Trésor sur son exploitation.

La différence au profit de la Compagnie vient de deux causes. Le personnel, mieux payé, a été réduit en nombre et a coûté beaucoup moins ; les réparations exécutées par la Compagnie elle-même dans ses ateliers de La Ciotat, ont été faites à temps, sans limites budgétaires, avec une économie importante ; le matériel, aussi bien que le personnel, ont été plus complétement utilisés ; enfin, ce qui a fait surtout le bénéfice de la Compagnie, une grande impulsion a été imprimée aux transports de marchandises, qui ont été organisés avec une intelligence pratique des besoins du commerce, tant sous le rapport des tarifs que sous celui de la régularité du service.

L'usine de La Ciotat, dont il a déjà été parlé, procure, dès à présent à la Compagnie des économies importantes, et lui en donnera de plus grandes encore dans l'avenir. Depuis la mort de M. John Barnes, ingénieur de La Ciotat, la direction de cet arsenal a été confiée provisoirement, avec l'autorisation du ministre, à M. Dupuy de Lôme, ingénieur éminent de la marine, à qui l'on doit le vaisseau à vapeur *le Napoléon*.

Le conseil d'administration a donné, en

(1) Les fonds disponibles se composaient, au 31 décembre 1852, des sommes suivantes :

Solde non employé du capital,	607,076 32
Fonds d'assurances,	361,667 »
Fonds de dépréciation,	1,059,234 15
Fonds de réserve,	225,244 48
Ensemble au 31 décembre 1852,	2,253,221 95
Les prélèvements analogues pour 1853 pourront s'élever proportionnellement à environ	1,200,000 »
Et ceux pour un semestre de 1854 à	600,000 »
Total,	4,053,221 95

Somme plus que suffisante pour solder les dépenses engagées.

(1) Le produit moyen par lieue marine est de 35 fr. 36 c. divisé ainsi :

Pour les voyageurs : 16 48.
Pour le fret : 18 78.

erminant son rapport, des renseignements sur la participation qu'il a prise à l'émission de l'emprunt turc, qui s'est terminée par un bénéfice pour la Compagnie, et sur la soumission déposée par lui pour la concession du service des paquebots transatlantiques.

Cette dernière affaire a été, comme nous l'avons dit, l'objet d'un ajournement et doit donner lieu à une nouvelle expérience de la part de l'Etat; mais elle n'est pas pour cela complétement abandonnée et devra donner lieu tôt ou tard à une concession. Nous en reparlerons lorsque ce moment sera venu.

L'assemblée générale du 28 mai s'est terminée par les votes suivants :

Approbation des comptes;

Fixation du dividende pour seize mois, à 600 fr., dont le solde. soit 250 fr. par action, sera payé à partir ud 1er juin;

Fixation à 75,000 fr. par an du prélèvement à effectuer pour le conseil d'administration;

Ratification de la désignation faite par le conseil de M. A. Lacroix, comme administrateur titulaire, en remplacement de M. Touchard, démissionnaire.

Tous ces votes ont eu lieu à l'unanimité.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Caisse commerciale

BÉCHET, DETHOMAS ET COMPAGNIE

Compte rendu des opérations de l'exercice 1852-53.

Nous recevons le compte-rendu des opérations de la Caisse commerciale pendant la période écoulée du 1er avril 1852 au 31 mars 1853. Cet établissement, géré par MM. Béchet Bethomas et Ce, donne les résultats les plus satisfaisants.

La Caisse commerciale a été fondée en 1846 pour reprendre la suite des affaires de la maison de banque L. Béchet père, fils et J. Dethomas, les développer sur des bases plus larges et exploiter les comptoirs établis à Bordeaux et au Havre (1).

Le capital de la Caisse commerciale, fixé d'abord par les statuts à 20 millions de francs, a été réduit depuis à 10 millions; l'apport fait par les fondateurs de la clientèle de la maison de banque a été représenté par 2,000 actions libérées. Le nombre des actions émises, tant contre versement espèces que comme représentation de l'apport, est de 15,300; il vient d'être résolu, dans la dernière assemblée générale que les 4,700 actions réservées seraient mises à la disposition des actionnaires actuels au prorata des actions qu'ils possèdent, ce qui complètera le placement des 20,000 actions formant le capital réduit.

Les opérations du dernier exercice sont de diverses natures.

Le mouvement du portefeuille a porté sur 199,673 effets représentant ensemble un capital de 158,670,448 fr. 42 c.

Le mouvement de la Caisse s'est élevé à 365,383,136 fr. à l'entrée et à 364,850,043 f. à la sortie.

(1) Ces Comptoirs ont été liquidés et supprimés plus tard.

L'emprunt de la ville de Paris, adjugé le 3 avril 1852, a donné un beau résultat à la Caisse commerciale, qui a été chargé, moyennant commission, de recevoir la totalité des versements.

L'emprunt turc, dont l'émission en France a été faite par la Caisse commerciale, a donné lieu également à des opérations importantes.

Plusieurs immeubles, acquis par la Caisse, ont vu leur valeur s'élever d'une manière notable, et constituent pour l'avenir une réserve précieuse. Un des immeubles a été revendu avec un bénéfice de 42,000 fr., qui n'a pas été compris dans les opérations de l'année.

Les opérations faites par la Caisse sur les actions industrielles, notamment sur les actions des paquebots de la Méditerranée, du Crédit mobilier, des glaces d'Aix-la-Chapelle, des raffineries et sucreries de la Scarpe, ont laissé de très-beaux bénéfices.

Les sinistres ou pertes ont été peu considérables pour une masse d'affaires aussi importantes; ils se sont élevés seulement à 53,000 fr. pour l'année.

Voici maintenant la situation du compte de profits et pertes :

Crédit	2,321,700 47
Débit, y compris 112,864 f. 75 c. de frais généraux	644,388 01
Bénéfice net	1,677,312 46

La répartition de ce bénéfice a été faite, conformément aux statuts, de la manière suivante :

4 0/0 d'intérêt à toutes les actions sur 7,650,000 fr.	306,000 »
15 0/0 du surplus au compte de réserve	205,593 75
5 0/0 aux mandataires et employés intéressés	68,531 25
L'excédant a été partagé ensuite entre les actionnaires pour les six dixièmes, soit	657,900 »
Et la gérance pour quatre dixièmes, ou 40 0/0	438,600 »
Solde non réparti	687 46
Total égal aux bénéfices nets.	1,677,312 46

Le revenu des actions se trouve ainsi avoir été en 1852-53 :

Pour intérêts à 4 0/0, de	20 fr.
Pour dividende, de	43
Ensemble	63 fr.

ou 12 6 0/0.

Le dividende sera payé à partir du 1er juillet 1853.

Jusqu'ici, malgré les beaux bénéfices réalisés par la Caisse commerciale, l'éventualité d'une émission d'actions pour compléter le capital, avait pesé sur les cours; cette circonstance va disparaître par le fait de la souscription au pair des 4,700 actions disponibles par les porteurs des actions de la première émission, à raison de une action nouvelle par trois anciennes.

Les nouvelles actions sont payables :

Moitié en souscrivant;

Moitié du 1er au 5 octobre prochain.

Elles porteront jouissance au 1er juillet 1853.

G. LENOIR.

Chemins de fer du Midi.

Nous publions plus loin le texte de la loi et du cahier des charges concernant les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, votés par le Corps législatif et publiés au *Moniteur* du 3 juin avec l'autorisation du Sénat.

G. LENOIR.

Chemin de fer de Lyon.

— On lit dans la *Gazette de Lyon* :

« Les travaux du tunnel Saint-Irénée, à Lyon, se poursuivent avec activité. Le chemin de fer passera sous cette légère dépression de terrain que l'on voit en deçà du mont Saint-Irénée. Le souterrain aura 1,200 mètres de longueur; il y a un chantier à chacune de ses extrémités. Du côté de Vaise, les travaux ont encore lieu à ciel ouvert; on y fait une tranchée considérable; jusqu'à ce jour on n'y a rencontré qu'une terre argileuse.

» A la Quarantaine, le souterrain est déjà poussé à quelques mètres. On n'a pas encore trouvé le rocher. Au fur et à mesure qu'ils avancent, les ouvriers sont obligés de soutenir par des boiseries et par la maçonnerie les couches d'argile qu'ils traversent. En même temps que l'on travaille à ce souterrain, on enfonce les pilotis et l'on fait d'autres travaux préparatoires pour l'établissement d'un pont sur la Saône, pont qui sera à quelques mètres plus bas que le pont du cours Napoléon.

» La montagne Saint-Irénée est en outre attaquée par cinq puits verticaux, dont le plus profond aura 86 mètres. Ces puits sont en ce moment à une profondeur qui varie de 25 à 30 mètres. Leur percement a eu lieu jusqu'à présent dans des couches d'argile; c'est dans celui qui est le plus rapproché de la Quarantaine que l'on a trouvé le plus d'eau. Les entrepreneurs de ces puits pensent atteindre incessamment le rocher. »

Chemin de Lyon à la Méditerranée.

Les versements sur les actions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée dépassant aujourd'hui la moitié de leur valeur nominale, nous sommes informés que les actions et les obligations de cette Compagnie sont désormais comprises parmi les titres sur dépôt desquels la Banque de France est autorisée à faire des avances.

Société anonyme de la manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle.

Résumé du rapport fait à l'assemblée générale des actionnaires, le 30 mai 1853.

Toutes nos constructions seront achevées cette année; toutes nos machines nous seront livrées en temps utile pour arriver à compléter nos moyens de fabrication, jusqu'à concurrence d'une production de cent mille mètres carrés de glace d'ici au mois de juillet 1854.

Nos prévisions de dépenses sont réduites de 500,000 fr., et, dès ce moment, nous pouvons affirmer que le prix de revient de nos établissements sera de beaucoup inférieur à celui de tout établissement similaire.

Nous aurons un four en activité; nous coulerons nos premières glaces et serons montés pour polir et pour étamer avant la fin de décembre prochain.

Nous avons, pour la direction de chaque partie comme pour toutes nos subdivisions de fabrication, un personnel spécial choisi parmi tout ce que possédaient de mieux les fabriques de Sainte-Marie-d'Oignies, Cirey et Saint-Gobain.

Nos matières premières sont de qualité remarquable, et en abondance sur les lieux mêmes de la fabrication, avantages qu'aucune autre fabrique similaire n'a au même degré, et en même temps le prix de la main-d'œuvre est aussi de beaucoup inférieur chez nous.

Nous sommes donc certains dès aujourd'hui de produire mieux et à meilleur marché qu'aucun autre pays.

Nous avons un marché intérieur de soixante-dix millions d'habitants, où nous sommes protégés par des droits considérables.

Quant au débouché de nos produits, les chiffres statistiques, recueillis pour une des années les plus défavorables à l'industrie, nous démontrent que les bases adoptées pour notre fabrication seront très probablement insuffisantes, sans même tenir compte de l'exportation.

J'espère, Messieurs, que ces renseignements, que je n'ai mis sous vos yeux qu'après les avoir étudiés avec la plus scrupuleuse attention, vous conduiront à adopter mes conclusions qui sont : « Que notre entreprise est appelée à une » très-grande et durable prospérité, et que les » si belles espérances sur lesquelles votre en- » treprise était fondée seront de beaucoup » dépassées.

» *Le directeur général*,

» Signé Henoch. »

Société de Stolberg.

Résumé des rapports du conseil d'administration et du directeur général à l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire réunie à Aix-la-Chapelle, le 31 mai 1853.

Votre houillère, par suite du traité conclu avec la Société des glaces d'Aix-la-Chapelle, sera en mesure, dès la fin de cette année, de pourvoir à une production de deux cinquièmes supérieure à celle obtenue jusqu'à ce jour, et son revenu net sera, dès **1854**, augmenté au minimum de 100,000 fr. par an. A la mine Diepenlinchen, l'épuisement sera constamment assuré d'ici à peu de mois, avec un excès de force en réserve de plus de 500 chevaux, propre à parer à toutes les éventualités de l'avenir. Soit de ce chef, soit de celui de découvertes nouvelles sur le point d'entrer en rendement, la production de minerais pendant la seconde partie de cet exercice, doit compenser ceux des premiers mois de l'année courante, qui ont été peu favorables, en raison surtout des frais énormes dont ont été grevés nos prix de revient.

Soit à la mine Diepenlinchen, soit à la James-Grube, nous aurons au profit de l'avenir, en 1852 et 1853, dépensé près de 800,000 fr., et cette somme énorme aura été presque entièrement payée par les prélèvements faits sur nos bénéfices.

A notre mine de cuivre George, nos recherches ont été des plus heureuses; nous avons à l'étage inférieur de nos travaux, constaté la présence du plus riche minerai de cuivre connu, comme vous pouvez en juger par l'échantillon d'un poids de 20 kilogrammes et d'une teneur de 60 0/0 de cuivre, déposé sur votre bureau, et sans pouvoir assigner aucun chiffre à l'exploitation possible de ce minerai, nous devons reposer sur cette découverte l'espérance d'une fortune nouvelle pour notre Société.

Le traitement métallurgique qui s'opère dans nos fonderies de plomb a fait de nouveaux progrès, nous sommes arrivés à des résultats impossibles, croyons-nous, à dépasser, et nous avons pu, par suite, contracter des marchés de minerais à livrer, tellement importants qu'ils sont et seront surtout en raison du développement qu'ils prennent, la source d'énormes bénéfices pour notre Société.

Si tout ce qui précède vous assure pour l'avenir des dividendes très-importants, les modifications proposées à vos statuts et que vous approuverez sans doute, ne sauraient qu'ajouter à la faveur dont jouissent les actions de votre Société, en étendant le cercle de vos opérations à l'aide d'actions au porteur en coupons de 100 thalers ou 375 fr., en mettant vos titres à la portée d'un nouveau public et en en rendant la transmission plus facile.

Le directeur général,

DE SASSENAY.

Grand-Nord de l'Espagne de Madrid à Irun.

Le Conseil royal de l'Espagne, présidé par M. Martinez de la Rosa, vient de se prononcer sur la concession du chemin de fer du Nord, la plus importante de celles que les précédentes administrations avaient faites avec la seule intervention de l'autorité royale. Le Conseil a décidé que le projet devait être renvoyé aux Cortès, et que les travaux déjà commencés devaient être immédiatement suspendus et jusqu'à ce que le projet ait reçu la sanction d'un vote législatif. Cette décision implique la non-validité de la concession du chemin du Nord et de toutes celles qui ont été faites de la même manière. Nous avons eu déjà plus d'une occasion de dire que le Conseil royal est en Espagne ce que le conseil d'Etat est en France ; on comprend dès-lors l'importance de la résolution qu'il a adoptée.

(*Journal des Débats*)

Chemin de fer de Lyon à Genève.

Discussion du projet de loi au Corps législatif.

L'ordre du jour appelle la discussion sur le projet de loi relatif à l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

MM. Baroche, président du conseil d'État, Vuillefroy, président de section, et Amédée Thierry, conseiller d'Etat, siégent au banc des commissaires du gouvernement.

M. Lanquetin combat le projet, principalement en ce qui concerne l'embranchement qui, se détachant à Mâcon du chemin de fer de Paris à Lyon, irait rejoindre à Ambérieux le chemin de fer de Lyon à Genève. Le chemin dont il s'agit aurait but, d'après le rapport, de desservir les relations commerciales entre Paris et la Suisse. En ce qui concerne le midi de la France, et notamment le port de Bordeaux, l'orateur ne nie pas l'utilité du chemin de fer de Lyon à Genève; mais il fait observer que ce ne sont pas là les relations les plus actives qui existent entre la France et la Suisse. La portion la plus importante du transit avec la Suisse passe par Paris et arrive des ports de l'Océan au nord et à l'Ouest de Paris; c'est par là que viennent surtout les denrées coloniales destinées à la Suisse; or, quelle est la ligne que suivent entre Paris et ce dernier pays les voyageurs et les marchandises? On ne va pas à Mâcon pour de là gagner Genève, ce serait un trop long détour.

Après avoir rappelé que l'on est aujourd'hui d'accord pour faire traverser aux chemins de fer les localités les plus peuplées et les plus commerçantes, l'honorable membre se demande quelle est la véritable route de Paris en Suisse, et, en disant Paris, il veut parler en même temps de Dunkerque, du Havre et de Nantes. Il remarque que le mouvement commercial se dirige constamment par Dijon et par la Franche-Comté. Il rappelle que le territoire suisse forme une espèce de triangle, dont la base s'appuie sur le territoire de la France. Genève est à l'angle le plus méridional. Il paraît fâcheux à l'orateur que, pour mettre en communication par chemin de fer la France et la Suisse, on veuille aborder le territoire de ce dernier pays par son extrémité la plus éloignée; il serait, selon lui, beaucoup plus naturel d'établir la communication dans la direction même que le commerce suit depuis des siècles. Cela lui paraît d'autant plus facile, que, bientôt, le chemin de fer va être prolongé de Dijon à Salins, en passant par Dôle, et qu'il n'y aura plus alors que 40 kil. à construire pour atteindre la frontière. Ce tracé aurait, en outre, l'avantage d'aborder la Suisse par un point bien plus central que le chemin projeté.

Pour préciser par des chiffres cette économie, l'honorable membre dit que, d'après l'exposé des motifs, la distance entre Paris et Genève serait, par le tracé du gouvernement, de 626 kilomètres; le tracé qui passerait par Salins et par Pontarlier n'en aurait, selon lui, que 546 : il y aurait donc pour son système un avantage de 80 kilomètres, et comme le parcours de Paris à Dijon est commun aux deux projets, cet avantage de 80 kilomètres serait réalisé sur 200 kilomètres seulement. L'auteur affirme qu'il a sous les yeux un tracé étudié par des ingénieurs habiles, duquel il résulte qu'il serait facile d'arriver de Salins à Neufchâtel, et il ajoute que le canton de Neufchâtel serait prêt à voter une subvention considérable; mais cet avantage de 80 kilomètres sera bien dépassé encore, si, au lieu de compter la distance eu égard à Genève, on la calcule pour les autres localités de la Suisse : ainsi, pour aller à Lausanne, le tracé par la Franche-Comté fait gagner 180 kilomètres sur celui du projet de loi; il fait gagner 242 kilomètres pour Neufchâtel, il en est de même pour Yverdun, Payerne, Fribourg et Berne.

Dans cette situation et tant qu'on ne lui aura pas démontré que le chemin de fer est impossible par la ligne la plus courte, par la ligne suivie de temps immémorial par le commerce, l'orateur votera contre l'embranchement d'Ambérieux, qui nécessite une subvention de 15 millions, et qui, à son avis, ne donnera jamais de grands produits. Cette impossibilité ne lui paraît pas prouvée, et il ne comprendrait pas que, lorsque les ingénieurs sardes ont trouvé le moyen de traverser les Alpes et d'établir un chemin de fer de Turin à Chambéry, notre savant corps des ponts et chaussées ne pût pas traverser les chaînes abaissées du Jura ; il persiste à croire qu'il est possible de faire, de Salins à Neufchâtel, un chemin de fer ne dépassant pas 15 millimètres de pente, on pourrait même rester au-dessous de ce maximum en perçant un tunnel de 1 kilomètre.

Au point de vue des considérations stratégiques, l'honorable membre pense que le tracé qu'il indique serait supérieur à celui du projet; il arriverait, en effet à la frontière, dans une direction perpendiculaire au lieu de la suivre parallèlement, comme le tracé du gouvernement; enfin, ce dernier aurait, à la vérité, l'avantage d'être protégé par le fort l'Ecluse, mais le tracé par Salins et Pontarlier serait sous le canon du fort de Joux d'un côté, et du fort Barrault de l'autre.

En se résumant, l'orateur dit que l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon lui paraît à peu près le motif.

unique de la subvention de 15 millions demandés par la Compagnie concessionnaire. Sans cet embranchement, qu'elle n'a accepté que comme forcée et contrainte, il est probable que cette Compagnie consentirait à exécuter le chemin de fer sans subvention. Il ne voit pas, au surplus, l'urgence du chemin de fer de Lyon à Genève; peut-être même ce chemin aurait-il des inconvénients : il pourrait détourner, au profit de la Suisse, une partie du transit de la Méditerranée avec l'Allemagne, qui se fait aujourd'hui par Lyon, Besançon et Mulhouse. A cette occasion, l'orateur exprime le désir que la ligne de Mulhouse à Lyon, promise depuis 1842, soit enfin exécutée.

En présence du chiffre considérable de la subvention demandée pour un chemin de fer qui ne lui paraît ni nécessaire ni urgent, convaincu qu'on peut faire quelque chose de meilleur pour le transit et à beaucoup moins de frais, l'honorable membre se voit dans la nécessité de voter contre le projet.

M. Veine, rapporteur, fait observer qu'il a été fait des études préparatoires suffisantes pour que l'on puisse apprécier, en pleine connaissance de cause, le tracé par Salins, auquel M. Lanquetin paraît donner la préférence.

Dans un document, dont M. le rapporteur lit un extrait, l'ingénieur en chef qui a été chargé de faire ces études dit que le tracé qui relierait Salins ou Besançon avec le réseau Suisse devrait, sans doute, à partir de Salins, être dirigé d'abord sur Pontarlier, pour traverser la frontière aux Verrières et atteindre ensuite le chemin projeté de Neufchâtel à Yverdun; ou bien ce tracé se diviserait, à partir de Pontarlier, en deux branches, dont l'une se porterait sur Neufchâtel par les Verrières et le Val-de-Travers, tandis que l'autre, contournant au sud, viendrait passer la frontière à Jougue et descendrait ensuite à Orbe, en Suisse, par la vallée de l'Orbe. Cette ligne de Salins présenterait, sous le rapport des distances, un petit avantage sur la ligne de Mâcon, 7 kilomètres, suivant le tracé le plus admissible. Mais les difficultés et les dépenses d'exécution ont paru considérables; il plus grande difficulté serait de sortir de Salins pour monter sur les premiers plateaux du Jura. De la station de Salins, placée à 330 mètres au-dessus de la mer, il faudrait, dans un espace de 12 à 13 kilomètres, s'élever de plus de 300 mètres, ce qui ne pourrait se faire qu'au moyen d'une rampe de 25 millimètres par mètre d'inclinaison. A cet égard, M. le rapporteur fait remarquer que ce serait là une inclinaison bien plus considérable que celle dont M. Lanquetin vient de parler.

L'ingénieur en chef s'est résumé en déclarant que le chemin de Salins à la frontière suisse présenterait de grandes difficultés d'exécution et d'exploitation; aucune compagnie sérieuse ne l'entreprendrait sans une forte subvention.

Dans sa déclaration du 7 mars 1853, le conseil général des ponts et chaussées a exprimé son opinion en disant que, pour entrer en Suisse, on pourrait, à partir de Besançon, ou plutôt de Salins, diriger un tracé qui franchirait la chaîne du Jura pour aller se souder à la ligne suisse projetée entre Gênes et Bâle; mais cette direction a paru au conseil général des ponts et chaussées devoir être écartée sans hésitation, attendu qu'un tel tracé aurait à franchir de grandes hauteurs, qu'il ne répondrait sans doute pas à l'intérêt stratégique; que, de plus, il était en opposition formelle avec l'intérêt politique et commercial de la France.

Enfin, le comité des fortifications a, le 22 mars dernier, adopté complétement l'opinion du conseil général des ponts et chaussées, et a repoussé le tracé qui partirait de Besançon ou de Salins et traverserait perpendiculairement la chaîne du Jura, pour se rattacher à la ligne Suisse de Genève à Bâle.

Après avoir cité ces avis émanés : 1° de l'ingénieur en chef, 2° du conseil général des pont et chaussées; 3° du comité des fortifications, M. le rapporteur fait remarquer que ces trois opinions concordent pour appuyer le projet du gouvernement; il indique de nouveau l'inclinaison considérable de 25 millimètres à laquelle on devrait avoir recours dans le système contraire, et le faible raccourcissement (seulement 7 kilomètres) que l'on obtiendrait par ce tracé. Cependant la commission avait d'abord étudié cette direction, qui aurait rendu inutile l'embranchement de Mâcon; mais, après un examen plus approfondi, elle a dû considérer le projet du gouvernement comme très-préférable. M. le rapporteur fait d'ailleurs remarquer que, si l'on concédait la ligne de Salins à une compagnie séparée, cette ligne enlèverait au chemin de Lyon à Genève une grande partie de ses transports, et que, par conséquent, la subvention à donner pour ce chemin devrait être encore plus considérable.

D'une autre part, la commission a dû porter son attention sur le projet conçu par le gouvernement sarde; elle a reconnu que le tracé projeté en Savoie présenterait de très-grandes difficultés; il faudrait traverser des montagnes d'une élévation telle qu'il y aurait impossibilité d'établir des puits d'aération. Au surplus, ce sont là des questions que le gouvernement sarde envisage à son point de vue, et comme il lui convient. Quant au projet actuellement en délibération et dont le but essentiel est d'atteindre le plus facilement possible la frontière suisse, M. le rapporteur répète que la direction par Salins n'eût procuré qu'un raccourcissement de 7 kilomètres, et il affirme que l'embranchement de Mâcon donne pleine satisfaction aux intérêts dont devait se préoccuper le projet de loi.

M. Lanquetin exprime la conviction que la ligne de fer de Dijon en Suisse par Pontarlier s'exécutera, qu'elle sera reconnue indispensable, même après que l'embranchement de Mâcon aura été fait.

M. le président donne lecture de l'art 1er formant le titre 1er du projet de loi, sous la rubrique : Chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon.

Cet article est ainsi conçu :

« Sont approuvés les art. 4 et 6 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon. »

Les art. 4 et 6 du cahier des charges sont également lus par M. le président.

L'art. 1er du projet est mis aux voix et adopté.

M. le président donne lecture des art. 2 et 3 formant le titre II du projet de loi, sous cette rubrique : Dispositions générales applicables à tous les chemins de fer.

L'art. 2 est mis aux voix et adopté en ces termes :

« Tout agent de change qui se prête à une négociation d'action interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, est passible des peines prononcées par l'art. 13 de la loi du 15 juillet 1845. »

L'art. 3 est mis aux voix et adopté en ces termes :

« Toute publication quelconque de la valeur d'actions, dont la négociation est interdite par le décret de concession d'un chemin de fer, rend le contrevenant passible des mêmes peines. »

L'ensemble du projet de loi est adopté, au scrutin, à la majorité de 200 suffrages contre 18, sur 218 votants.

La séance est levée.

Approuvé par la commission, le 26 mai 1853.

Le secrétaire général,

E. Manceaux.

Chemin de fer de Rhône et Loire.

Compte-rendu de la séance du Corps législatif du jeudi 26 mai.

PRÉSIDENCE DE M. BILLAULT.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi relatif au chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire.

MM. Rouher, vice-président du conseil d'Etat, Thierry et Frémy, conseillers d'Etat, siégent au banc des commissaires du gouvernement.

M. le président donne lecture de l'article unique du projet, des art. 5 et 6 de la convention intervenue entre M. le ministre des travaux publics et la Société du chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que des art. 68 et 69 du cahier des charges, lesquels articles sont relatifs aux engagements à la charge du Trésor pour l'exécution de ce chemin.

L'article unique du projet est adopté, au scrutin, à l'unanimité de 232 votants.

Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Loi relative aux chemins de fer de Bordeaux a Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Sont approuvés l'art. 5 de la convention et les art. 4 et 7 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du Trésor, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1853, chap. V, 2e section du budget (Etablissements des grandes lignes de chemins de fer), un crédit de trois millions trois cent mille francs (3,300,000 fr.) pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 25 avril 1853.

Le président, BILLAULT.

Les secrétaires, ED. DALLOZ, MAC-DONALD, duc DE TARENTE, baron ESCHASSÉRIAUX.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 23 mai 1853.

Le président, TROPLONG.

Les secrétaires, comte DE LA RIBOISIÈRE, A. THAYER, baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 23 mai 1853.

NAPOLÉON,

Vu et scellé du grand-sceau : *Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'État au département de la justice*, ABBATUCCI.

Par l'Empereur : *Le ministre d'État*, ACHILLE FOULD.

Convention entre le ministre des travaux publics et les personnes ci-dessus dénommées, pour la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des

chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

L'an mil huit cent cinquante-deux, et le vingt-quatre août,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été confiés par la loi du 8 juillet 1852, d'une part;

Et MM. Ernest André, banquier à Paris;

Ardouin et Compagnie, banquiers à Paris, agissant tant en leur nom personnel que comme se portant forts pour M. John Lewis Ricardo, membre du parlement, à Londres;

Baduel (Hippolyte), administrateur des messageries du Midi, à Toulouse;

Bischoffsheim et Compagnie, banquiers à Paris;

Bertin (Stéphan), négociant à Paris;

Ciblel (Vincent), propriétaire à Paris;

Dotezac (Édouard), propriétaire à Bordeaux;

D'Eichthal, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain;

François-Casimir Ezpeleta, banquier à Bordeaux;

François-Xavier Ezpeleta, banquier à Bordeaux, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. François Samazeuilh, banquier à Bordeaux, et Jean-Baptiste Dumas junior, négociant à Bordeaux, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 16 juillet 1852;

Jean Marie de Grimaldi, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de M. John Sadler, membre du parlement, à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier, et, en outre, au nom de M. le baron Renouard de Bussierre, membre du Corps législatif, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 24 juin, et pour M. John Masterman, banquier à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier;

P. Gil et Compagnie, banquiers à Paris;

Louis Lebeuf, sénateur, régent de la Banque de France;

Eugène Le Comte, député au Corps législatif, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. J. et P. Viguerie, banquiers à Toulouse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 25 juillet dernier;

Emile Pereire, administrateur du chemin de fer du Nord, à Paris, tant en son nom que comme se portant fort pour M. le duc de Galliera, et, en outre, comme mandataire de la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste, aux fins des stipulations contenues, en ce qui concerne ce chemin, dans le cahier des charges ci-annexé;

Isaac Pereire, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon, à Paris, agissant tant en son nom que comme se portant fort de M. Lévy-Léonard-Joseph Faucher, membre de l'Institut;

De Rothschild frères, banquiers à Paris;

Charles Séguin, administrateur du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Paris, agissant tant en son nom personnel que comme se portant fort pour M. Paul Séguin, son frère, de Paris;

A été convenu ce qui suit:

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède au nom de l'Etat à:

MM. Ernest André, Ardouin et Compagnie, Bischoffsheim et Compagnie, Baduel, Ciblel, Damas, Dotezac, d'Eichthal, Ezpeleta (F.-C), Ezpeleta (F.-X), Faucher, duc de Galliera, de Grimaldi, Gil et Compagnie, Lebeuf (Louis), Le Comte, Masterman, Emile Pereire, Isaac Pereire, Ricardo, baron Renouard de Bussierre, Bertin, Viguerie frères, de Rothschild frères, de Samazeuilh, Charles Séguin, Paul Séguin, John Sadler, le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

Art. 2. De leur côté, les sus-nommés s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions dudit cahier des charges. La subvention mise à la charge de l'Etat par l'art. 4 est fixée à 35 millions de francs.

Art. 3. La garantie d'intérêt stipulée dans l'art. 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, demeurera tout entière attachée aux actions, et ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément d'intérêt aux obligations.

Art. 4. Le ministre des travaux publics concède, en outre, au nom de l'Etat, aux sus-nommés, qui l'acceptent, les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 5. La garantie d'intérêt et d'amortissement stipulée à l'art. 7 dudit cahier des charges, ne sera exercée que dans le cas où les produits de toutes les entreprises concédées, savoir:

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette;

2° Canal latéral à la Garonne;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne;

4° Embranchements de Mont-de-Marsan et de Dax;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan, ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face auxdits intérêts et amortissements garantis.

Art. 6. La concession dont il s'agit dans les deux articles précédents est, dès à présent, obligatoire pour les sus-nommés; mais, en ce qui concerne l'Etat, elle est soumise à la ratification du pouvoir législatif.

Dans le cas où, dans la prochaine session du Corps législatif, une loi ne la confirmerait pas, les art. 4, 5 et 6 ci-dessus seraient considérés comme non avenus, et la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, formulée dans les art. 1, 2 et 3, resterait pure et simple.

Art. 7. La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par décret de l'Empereur.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté dans la séance du 25 avril 1853.

Le Président, BILLAULT.

Les Secrétaires, ED. DALLOZ, MACDONALD duc DE TARENTE, baron ESCHASSÉRIAUX.

Vu pour être annexé à la loi et scellé du sceau du Sénat.

Le Sénateur secrétaire du Sénat,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu pour être annexé à la loi du 28 mai 1853.

Le Ministre d'Etat,
ACHILLE FOULD.

CAHIER DES CHARGES

De la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer ci-après définis, savoir:

1° Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et ses embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax;

2° Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan.

Art. 2. Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à la Teste; de Lamothe, il se dirigera sur Bayonne par la Bouheyre, et aboutira, sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'administration.

Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

La ville de Mont-de-Marsan sera desservie par un embranchement qui se détachera de la ligne principale en un point qui sera déterminé par l'administration.

Il en sera de même pour la ville de Dax, à moins que la ligne principale ne passe près de cette ville.

Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan s'embranchera, à Narbonne, sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette; il se dirigera par Salses sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'administration.

Art. 3. La Compagnie s'engage à terminer ces chemins et à les rendre praticables et exploités dans toutes leurs parties, dans les délais suivants, savoir:

Pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne deux ans;

Pour les embranchements sur Mont-de-Marsan et sur Dax, trois ans;

Pour le chemin de fer de Narbonne à Perpignan, quatre ans.

Ces délais courront à dater du jour où la concession sera devenue définitive.

Art. 4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la Compagnie, à titre de subvention, une somme de 16,500,000 fr. qui sera versée, en dix paiements égaux, à la charge par la Compagnie de justifier, avant chaque paiement, d'une dépense en achat de terrains ou approvisionnements sur place d'une somme excédant de 50 0/0 le montant des versements déjà effectués.

Le dernier paiement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture des deux lignes et de leurs embranchements.

Art. 5. Sont applicables aux chemins de fer ci-dessus définis les art. 5, 6, 7, 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Toutefois, le poids des rails pourra être réduit à 27 kilogrammes sur traverses et à 20 kilogrammes sur longrines.

Art. 6. Pour garantie de l'exécution des engagements de la Compagnie, une somme de 1 million de francs sera retenue sur le montant du cautionnement de 6 millions de francs stipulé par l'art. 57 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 33 ci-dessus visé.

Art. 7. L'emprunt de 40 millions de francs, autorisé par l'art. 66 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, pourra être porté par la compagnie, avec la même garantie d'intérêt et d'amortissement, à 51 millions de francs.

La garantie de 4 0/0 d'intérêt autorisée par l'art. 65 du cahier des charges précité pour le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, pourra être portée de 60 à 67 millions de francs,

le tout dans les conditions stipulées aux articles ci-dessus visés.

Pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé par kilomètre à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature, par la Compagnie de Bayonne.

Art. 8. Sont également applicables à la concession les art. 68 et suivants, jusqu'à l'art. 77 et dernier du même cahier des charges. Toutefois la somme à verser par la Compagnie, en exécution de l'art. 73, sera augmentée de 15,000 fr. pour les deux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Art. 9. La concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste est prorogée jusqu'à l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, à la charge du remplacement du matériel roulant dans les conditions prescrites pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. Cette obligation s'étendra aux rails et autres éléments constitutifs de la voie sur toute la partie commune aux deux chemins.

Art. 10 Les actes à intervenir en raison du présent cahier des charges ne seront passibles que du droit fixe de 1 fr.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté dans la séance du 25 avril 1853.

Le président, BILLAULT.

Les secrétaires, ED. DALLOZ, MACDONALD duc DE TARENTE, baron ESCHASSÉRIAUX.

Vu pour être annexé à la loi et scellé du sceau du Sénat.

Le sénateur secrétaire du Sénat,

Baron T. DE LACROSSE.

Vu pour être annexé à la loi du 28 mai 1853.

Le ministre d'Etat,

ACHILLE FOULD.

Accident sur le chemin de fer de Versailles.

Un accident qui aurait pu avoir des conséquences plus graves est arrivé dimanche dernier, 29 mai, à un train de voyageurs se rendant à Versailles, à la sortie de la gare de la rue Saint-Lazare.

Au milieu du nouveau souterrain sous la place de l'Europa, un wagon à filets a déraillé. Ce déraillement a eu lieu au passage d'une aiguille située sur la voie de gauche. Le wagon, par l'effet de la traction oblique, a été renversé dans l'entrevoie.

Le train partait à une faible vitesse Sur quarante voyageurs que contenait cette voiture, deux ont été grièvement blessés.

Le train, immédiatement reformé est parti pour Versailles.

Un second convoi, dirigé sur la même voie, a éprouvé le même accident dans des circonstances semblables.

Une diligence à coupé, au lieu d'un wagon à filets, est sortie de la voie; aucun voyageur n'a éprouvé même de contusions.

Le commissaire de surveillance administrative a ordonné à la Compagnie, après ce second déraillement, de cesser la circulation sur la voie de gauche du souterrain; il a été immédiatement obtempéré à cet ordre.

Après un court retard dans le départ de deux trains, le service a continué avec la régularité ordinaire malgré l'énorme affluence de voyageurs qui se portait sur Versailles pour assister aux courses, à la revue et aux grandes eaux

Dans le principe, il a été difficile aux Compagnies de se rendre compte d'une manière concluante des causes de ces événements.

Les ingénieurs ont été frappés cependant de la coïncidence de deux déraillements se produisant au même point, à deux voitures d'espèces différentes et diversement placées dans le convoi. Nous croyons savoir qu'après plusieurs expériences faites devant eux, MM. les ingénieurs du contrôle ont rédigé un rapport au Ministre des travaux public, tendant à prescrire des modifications dans la construction des aiguilles au passage desquelles les deux déraillement ont eu lieu.

G. LENOIR.

Législation administrative des chemins de fer.

(Suite.)

25. Nous avons analysé plus haut (n°s 13 à 20) toutes les dispositions de la loi de 1845 qui déterminent les devoirs des *maires* en ce qui concerne la *confection* et la *conservation des travaux* de la voie de fer. Nous allons également présenter ici le résumé des dispositions de la même loi, et de l'ordonnance du 21 novembre 1846, qui concernent la police d'un chemin de fer *en voie d'exploitation*. Du reste, tout le soin que nous mettons à reproduire la substance des dispositions les plus importantes et les plus usuelles de la loi et de l'ordonnance précitées, ne doit pas empêcher MM. *les maires* dont les communes sont traversées par un chemin de fer de les étudier dans leur texte même. (V. *Journal des Communes*, t. XX, p. 25 et 36.)

26. *Accidents.* — « Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement *déclaration à l'autorité locale*, et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. » (Art. 59.)—Par cette disposition toutes les mesures de sauvetage et de précaution qu'il y a lieu de prendre *par urgence* sont confiées au dévouement et à l'humanité des autorités municipales.

On ne peut à cet égard rien leur indiquer de spécial; il suffit de leur dire, en termes généraux, qu'il s'agit ici d'une des *calamités publiques* prévues par l'article 475, n° 12, du Code pénal, et que, par conséquent, le droit qu'ils ont de *requérir* tous les *travaux, services* et *secours* qu'ils jugeront être nécessaires, leur est dévolue *sans limites*. Le décret des 16-24 août 1790, tit. XI art. 3, 5°, leur confie, en effet, de la manière la plus absolue, le soin *de faire cesser par la distribution des secours nécessaires, les accidents et fléaux calamiteux, tels que les incendies*, etc. Les citoyens qui auraient refusé d'obtempérer à leurs ordres devraient être traduits devant le tribunal de simple police.

27. *Entrée et stationnement dans l'enceinte du chemin de fer.* — L'art. 61 de l'ord du 21 nov. 1846 défend à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'introduire dans son enceinte, d'y circuler ou d'y stationner ; mais cette interdiction ne peut jamais s'appliquer aux *maires, adjoints* et autres agents de la force publique, *dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs insignes*.—Dans tous les cas, lorsque *les maires ou adjoints* se verront appelés, par les nécessités du service public, à entrer dans l'enceinte d'un chemin de fer, ils seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

28. *Registre de réclamations* — Il sera tenu, dans chaque station de chemin de fer, un *registre coté et paraphé*, à Paris par le préfet de police, et dans les autres communes *par le maire*, lequel sera *destiné à recevoir les réclamations des voyageurs* qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs (Ordonn. 21 nov. 1846, 76). — Il est évident que cette disposition a pour but, non-seulement d'amener à la connaissance de l'autorité publique et de la justice les désordres de toute nature qui pourraient être commis dans l'une des dépendances du chemin de fer, mais encore de signaler à la sollicitude de l'autorité toutes les mesures de précaution dont la prudence d'un voyageur aurait reconnu l'urgence. Il entre donc nécessairement dans les attributions du *maire* de se faire présenter, lorsqu'il le juge convenable, le registre qu'il doit coter et parapher, afin qu'il puisse donner telle suite qu'il appartiendra aux observations et plaintes qu'il y trouverait consignées.

29. *Télégraphes électriques établis le long des chemins de fer.* — Le décret du 10 janvier 1852 prononce des peines sévères contre tous auteurs d'actes, mêmes involontaires, qui auront dégradé ou détérioré, de quelque manière que ce soit, les appareils des lignes de télégraphie électrique. Comme c'est ordinairement sur les côtés des chemins de fer que ces lignes sont établies, nous croyons devoir rappeler ici les obligations spéciales que le décret précité impose aux *maires* pour la constatation des crimes, délits et contraventions qui auront eu pour effet ou pour but d'interrompre la correspondance électrique sur ces voies de communication.

Les actes prévus et punis par la loi sont: 1° tout fait matériel, commis même *par imprudence*, qui a pu compromettre le service de la télégraphie électrique ; 2° la rupture *volontaire* des fils ; 3° la dégradation des appareils ; 4° toute violence tendant à s'opposer au rétablissement d'une ligne détruite ou dégradée ; 5° toute attaque, toute résistance avec violences et voies de fait envers les inspecteurs et les agents de surveillance des lignes télégraphiques (décr., 10 janv. 1852, art. 2, 3, 4 et 5).

Les crimes, délits et contraventions qui sont l'objet des dispositions de ces articles, pourront être constatés *concurremment par les officiers de police judiciaire* (au nombre desquels il faut compter les *maires*), les commissaires et sous-commissaires préposés à la surveillance des chemins de fer, et les autres agents de surveillance nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux dressés par ces divers officiers ou agents seront visés pour timbre et enregistrés en débet. — Ceux qui auront été dressés *par les agents de surveillance assermentés*, devront être *affirmés*, dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le *maire*, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent (décr. préc., art. 10 et 11).

30. *Observations générales.* — Nous ne saurions nous flatter, sans doute, d'avoir recueilli, dans les lignes qui précèdent, absolument tout ce qui se rattache aux *attributions des maires en matière de chemins de fer*. Dans ce travail entiè-

rement neuf, plus d'une de ces attributions a pu échapper à nos recherches. Nous prions nos lecteurs de vouloir bien nous indiquer les lacunes qu'ils y auraient découvertes, afin que nous puissions, dans un article supplémentaire, réparer nos involontaires omissions. Nous espérons, dans tous les cas, avoir fait une chose utile en traçant un cadre où viendront ultérieurement s'enchâsser les décisions administratives et judiciaires, qui ne peuvent tarder à compléter une matière dont l'importance s'accroît, chaque jour, par les grandes entreprises de lignes de fer auxquelles tant de communes sont, en ce moment, ou vont bientôt se trouver intéressées.

A. Bost,

Ancien préfet, auteur du *Traité de l'organisation et des attributions des corps municipaux*, de l'*Encyclopédie* et du *Correspondant des justices de paix*.

Forges.

Saint-Dizier, 22 mai 1853.

La semaine écoulée a apporté une amélioration sensible dans la situation des usines. La demande s'est relevée, les prix sont restés fermes sans changement.

Il y a eu demandes et offres de fontes à fer, mais pas de marchés arrêtés. On la raisonne de 170 à 175 fr. rendue à Saint-Dizier. La fonte pour fusion a été acceptée à 195 fr.

Les fers laminés ont reçu des commandes sans grande importance, mais assez abondantes, à 335 fr. à Saint-Dizier et 350 fr. livrés à Paris. Un marché de fil de fer a été fait à 400 fr. pris ici.

La demande a été active pour les fers battus; suivant les usines, on fait aujourd'hui 350 et 360 fr. Des forges ont vendu, pour Paris, à 360 fr. rendu à Saint-Dizier. Un marché très-important a été traité au même prix également à Saint-Dizier.

Les fers au bois, roche ou demi-roche, sont stationnaires.

— *Foire de Besançon*, On nous écrit : Le marché des maîtres de forges a été moins animé que d'ordinaire ; il s'est présenté un petit nombre d'acheteurs, cela tient aux marchés faits à l'avance Les fontes fines avaient haussé de 10 fr. depuis la foire de février, et étaient vendues par conséquent 230 fr. ; ce prix a été maintenu aujourd'hui. On a très-peu demandé les fontes de 2e et 3e marque.

Un journal de Besançon publie cet autre avis qui concorde avec nos renseignements :

« La hausse sur le prix des fontes avait fait des progrès, depuis la foire de février, et on s'attendait généralement à une nouvelle augmentation pour aujourd'hui; mais ces prévisions ne se sont pas réalisées, par la raison que, beaucoup de marchés ayant été faits avant la foire, les demandes étaient moins nombreuses, moins pressantes que d'habitude. Il en est résulté que le cours est resté stationnaire à 230 fr. les 1,000 kil de fontes fines, première marque, pris à l'usine.

» C'est à ce prix, obtenu déjà depuis quelque temps, qu'ont été réglées les ventes faites d'avance au cours de la foire. C'est aussi à ce prix qu'ont été traités les marchés du jour. Les acheteurs l'ont accepté sans contestation ; quelques vendeurs, qui élevaient leurs prétentions bien au-delà, ont dû céder aux nécessités de la position. Ces derniers, ayant des marchés importants à remplir, n'étaient pas disposés à prendre de nouveaux engagements. De part et d'autre, on s'est tenu dans une prudente réserve,

» Le disponible était fort demandé et difficile à obtenir.

» En résumé la foire a été bonne, tout en marquant un temps d'arrêt. Avis à ceux qui veulent tenter la fortune par de nouvelles entreprises. Un entraînement irréfléchi serait de nature à compromettre les chances favorables qui semblaient se préparer pour notre pays.

Clerc. »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Liége, 14 mai :

Nous avons eu cette semaine une très-grande fermeté dans nos prix de fers laminés, rails, tôles, etc., qui restent pourtant cotés comme précédemment, quoique nos fabricants soient convaincus qu'il se traitera sous peu des affaires importantes avec une certaine amélioration.

Les fontes d'affinage restent fermes à 95 fr. par tonnes, 1854. Comme il a été dit la semaine dernière, il ne traitera plus que des affaires insignifiantes pour 1853, la production de l'année étant presque engagée.

Les fontes de moulage sont toujours recherchées aux prix connus de fr. 110, 120 et 130 par tonne pour les numéros 3, 2, et 1.

Les commandes de machines et objets de chaudronnerie continuent à être nombreuses et à des prix satisfaisants.

Quant aux charbons gras, sans avoir de hausse à signaler, l'on peut dire qu'ils s'enlèvent au fur et à mesure de l'extraction.

— On mande de Charleroi, 15 mai : Les choses sont dans la même situation qu'il y a huit jours, pour les fers et les charbons. La tenue des affaires est ferme.

En fait de nouvelles, nous pouvons annoncer que la fusion des hauts-fourneaux de Hourpes avec l'établissement métallurgique de M. Martial Leclerc, près Valenciennes, est maintenant chose acquise au monde industriel. C'est M. Rothschild qui est à la tête de l'opération financière.

Le laminoir de Marchienne-Zône s'augmente d'un train pour fabriquer des rails de toutes dimensions.

PRIX DES FERS EN ANGLETERRE.

Londres, 14 mai :

Pas de variations dans les cours, si ce n'est dans les fontes d'Ecosse, qui ont subi une dépréciation sensible. Cet article est maintenant à 49 s. et 40 s. 6 d.

Bois.

Les sciages de qualité sont recherchés sur tous les ports à Saint-Dizier, en coupe et sur toute la ligne du canal ; à peine a-t-on connaissance d'un beau lot qui est déjà vendu.

Sur nos ports, les affaires sont un peu ralenties. Ce n'est pas faute d'acheteurs, c'est parce qu'il y a peu de lots disposés à la vente, la plupart de ceux qui sont sur les chantiers ne sont pas complétés : la pluie et les semailles retiennent les voituriers.

L'entrevous manque ici, les marchands vont très-loin pour s'en procurer. On nous dit qu'un lot très-important, 200,000 mètres environ, vient d'être acheté, au-delà de Houdelaincourt, par une société de marchands de bois de Saint-Dizier. Les prix ne nous sont pas connus, mais ils ne sont pas aussi élevés que la rareté de ce sciage pourrait le laisser croire.

Nous avons connaissance de vente d'échantillon à 180 et 195 fr. Ce dernier prix a été mis sur un lot de choix. A l'instant on nous apprend une vente d'entrevous à 145 et 147 50.

O. Saupique.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 20 mai 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

Un membre rectifie une erreur typographique relative au chiffre des dépenses de l'année 1852, pour l'entretien des faux-cercles au chemin de fer du Nord; le chiffre est de 2,600 au lieu de 9,600.

Il demande ensuite à développer sa pensée sur la construction des roues du chemin de fer de Strasbourg qu'il croit n'avoir pas été bien comprise. Ces roues sans faux-cercle, dit-il, ont l'inconvénient, si elles ne sont par rondes avant de tourner la fonte, de présenter des inégalités d'épaisseur; d'où il résulte pour le bandage une usure inégale sur l'épaisseur, par conséquent une perte de matière. Ensuite, s'il arrive par hasard que des roues aient des diamètres intérieurs inégaux, il est impossible de les ramener à l'uniformité parce qu'il n'y a pas de faux-cercle.

C'est au point de vue de la traction et non de la construction qu'il trouve ce système vicieux.

M. le Président *rappelle que M. Delacroix a ouvert son cours de droit administratif. Ses séances auront lieu une fois par semaine, le jeudi qui précède chaque séance et le vendredi intermédiaire.*

M. Knab donne communication d'un système adopté par M. Norris, ingénieur du North-Western, pour consolider les rails sur traverses à leur point de jonction, et qui consiste à couler sur place le coussinet de joint. Un moule en fonte qui emboîte le rail et qu'on transporte d'un joint à l'autre, reçoit la fonte qui est fournie par un petit cubilot porté sur un chariot, roulant sur la voie à mesure qu'elle s'avance ; on chauffe les extrémités des rails avant de couler la fonte afin de l'empêcher de blanchir. Ce procédé est en expérimentation en Angleterre. Dans ce système, le prix par mètre courant est de 1 fr. 90 c., dans le système ordinaire il est de 1 fr. 16 c., soit 0 fr. 76 c. d'augmentation. L'économie serait donc toute dans les frais d'entretien et de réparation. Quand on veut remplacer un rail, il faut nécessairement casser le coussinet. L'adhérence de la fonte avec le fer ne pouvant avoir lieu, on laisse un intervalle entre les rails afin de permettre à la dilation de se produire.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur la fabrication des bandages.

Un membre émet l'opinion que la cémentation un peu profonde aigrit le fer ; ainsi, il a vue des bandages cémentés frappés à coup de masse, se briser en plusieurs endroits. Il pense que les bandages cémentés doivent être en fer très doux. Pour les fusées, la cémen-

tation donne de bon résultats comme frottement, mais on y retrouve l'inconvénient précédent. Ainsi, un essieu de bonne qualité dont une fusée seule aura été cémentée, si on vient à frapper sur l'autre à coups de masse, celle-ci résistera parfaitement à 30, 40 coups, tandis qu'il arrive que l'autre casse au premier choc. Il admet aussi que pour bien cémenter il faut opérer longtemps et à une basse température. Malgré ces soins, cependant, le fer s'aigrit. Il cite ensuite ce fait curieux de bandages cémentés, placés sur des roues soumises à l'action du frein, et où des plats de 20 à 30 centimètres de long se déterminent rapidement, tandis que sous les wagons sans frein ces mêmes bandages se comportent bien.

Le fer cémenté devrait toujours, avant d'être employé, être repassé au laminoir; c'est ce que fait M. Coutant. Une autre précaution indispensable consiste à poser ces bandages cémentés sur cales en bois. Il en a placé beaucoup ainsi et il en a été très-satisfait. Le calage sur bois a l'avantage d'égaliser le serrage du bandage sur la roue, et de pouvoir le régler par l'enfoncement des coins en fer dans le bois; il permet aussi de centrer le bandage sur la roue. D'après M. Clément Désormes, l'économie d'entretien résultant de l'emploi de cales en bois est de 18 à 20 0/0 sur la dépense totale. Jusqu'ici ces bandages n'ont pas été appliqués aux voitures à voyageurs.

Il a également fait l'essai de bandages en acier naturel des forges d'Allevard. Cet acier se comporte bien; il présente dans sa cassure des fibres nerveuses; il se soude comme le bon fer, et durcit à la trempe. Des bandages de cette provenance mis sur des roues de machines ont parcouru 30,000 kilomètres sans avoir besoin d'être retournés.

UN MEMBRE partage cette opinion sur les résultats de la cémentation du fer. Quant à l'emploi des aciers naturels, on a été moins heureux au chemin de fer du Nord qu'au chemin d'Orléans; il est vrai que le calage des bandages n'avait pas été fait sur bois.

Si ces aciers ne se sont pas bien soudés, cela tient peut-être à une irrégularité passagère de fabrication; on en a, du reste, fait une nouvelle commande pour le chemin de fer du Nord.

M. PIQUET dit que tout ce qu'il a vu des aciers d'Allevard lui donne la conviction que ces aciers se soudent parfaitement, et que leur fabrication donne toute la régularité qu'on peut désirer.

UN AUTRE MEMBRE, pour démontrer que ces aciers se soudent parfaitement, a fait faire chez M. Cavé un essieu soudé, entièrement composé d'acier d'Allevard. Cette pièce est une des plus belles pièces de forge qu'on ait faites. Il explique ensuite les divers modes de calage sur bois adoptés par MM. Verpilleux, Clément Desormes et Stehelin.

M. PHILIPPS, ingénieur des mines, cite l'exemple de bandages en fer cémenté par M. Coutant qui, placés sous une machine et sous calage en bois, ont parcouru 50,000 kilomètres sans être usés de plus de 4 à 5 millimètres.

On passe ensuite à la fabrication des bandages. M. le président rappelle les deux systèmes employés: les bandages faits avec une seule qualité de fer, et ceux faits avec deux qualités: qualité tendre à l'intérieur, qualité dure à l'extérieur. En outre, dans la composition des paquets, l'adoption des mises horizontales et des mises de champ. Ce dernier système paraît être adopté généralement.

Les mises horizontales, quand les soudures ne sont pas bien faites, ont l'inconvénient de se détacher et de forcer à retourner le bandage souvent sur une forte épaisseur; quelquefois aussi le boudin se détache sur une longueur de 20 à 30 centimètres.

Avec les mises verticales, si les soudures ne sont pas bien faites, c'est par anneaux que le bandage se défait; mais, dans ce cas, c'est le bandage entier qu'il faut rejeter. Seulement, dans l'opération du cintrage, les bandages à mises de champ se dessoudent moins que les bandages à mises à plat.

UN MEMBRE cite comme une bonne précaution à prendre, et qu'on a adoptée dans l'usine de Montataire, c'est de plonger dans l'eau les barres préalablement chauffées qui doivent former les paquets; on les décape en quelque sorte et on les prépare à se bien souder entre elles.

Soudure des bandages.

M. LE PRÉSIDENT dit que la seule méthode adoptée aujourd'hui est la soudure par coins. Il ajoute que l'appareil à cintrer de M. Buddicom est venu apporter de grandes améliorations pour cette opération.

UN MEMBRE regarde cet appareil comme parfait en principe et dans ses résultats. Cependant, au point de vue de sa construction matérielle, il a trouvé par expérience cet appareil un peu faible. Ainsi, le galet principal de ferrage n'est porté que par deux vis assez éloignées de leur point d'appui; ce sont ces deux vis qui supportent tout l'effort tangentiel développé pendant l'opération du cintrage. Aussi arrive-t-il que ces vis se faussent et que le galet se dérange.

Du reste, cet appareil offre de grands avantages, il améliore la qualité du fer et permet de ne tourner ni d'alézer les bandages. Il est indispensable là où l'irrégularité dans les diamètres des roues ne permet pas l'emploi des bandages sans soudure de MM. Petin et Gaudet.

Serrage des bandages.

Le serrage des bandages doit être tel que l'élasticité des fers ne soit pas altérée.

Au chemin du Nord on a adopté en général un serrage de 1 millimètre par mètre du diamètre de la roue. Cependant, il faut faire attention que les bandages de MM. Petin et Gaudet, qui sont refroidis sur mandrin afin de les mettre tous au même diamètre, ont en général une certaine tension, et qu'il ne faut pas, à cause de cela, donner encore une tension nouvelle considérable en les posant sur les roues. Il serait peut-être bon de ne leur donner aucun serrage, le chauffage avant la pose ayant pour effet de les faire revenir au diamètre normal d'où il résulterait un serrage différent.

Quant au degré de serrage, il n'y a rien d'absolu; il tient essentiellement au système de construction de la roue.

Bandages sans soudure.

M. le président rappelle que MM. Petin et Gaudet fabriquent des bandages sans soudure avec des fers plats enroulés en forme d'hélice sur un tambour. Les paquets ainsi formés sont soudés à plat au marteau, puis finis au laminoir. Des bandages ainsi faits, en service depuis deux ans au chemin de fer du Nord, ont donné d'excellents résultats. On les aussi adaptés aux machines locomotives, et déjà on en fait pour les roues motrices des machines Crampton.

Rivets. — Assemblage du bandage sur la jante.

UN MEMBRE pense que le meilleur système d'attache des bandages à la jante serait dans la substitution aux rivets de boulons à tête conique avec écrou à l'intérieur de la roue. Dans ce cas, il est indispensable de mâter un peu la tête du boulon par l'écrou pour l'empêcher de se desserrer.

Ce travail très-minutieux exige une bonne qualité de fer, des ouvriers très-soigneux et un travail très-suivi; c'est ce qu'on ne peut pas obtenir chez les constructeurs.

Épaisseur des bandages.

L'épaisseur des bandages neufs tend à augmenter continuellement. Au chemin du Nord elle est de 0,055; au chemin d'Orléans, elle est de 0,062 pour les wagons, et 0,075 pour les machines locomotives. La limite supérieure dépend nécessairement de la qualité du fer employé; quant aux épaisseurs auxquelles on met les bandages au rebut, elles sont de 16 millimètres pour les wagons, et de 20 millimètres pour les voitures, c'est-à-dire que l'on achève l'usure à laquelle on doit s'arrêter sous les wagons de marchandises.

Inclinaison des bandages.

On pense qu'il est bon de donner aux bandages une inclinaison un peu plus grande que celle de la voie, parce que la forme bombée des rails tend à les creuser trop rapidement.

Cependant l'exagération dans cette inclinaison donne un mouvement de lacet intolérable.

Dans les voitures à 6 roues, les roues du milieu ne devraient pas avoir d'inclinaison; c'est ce qu'a fait Stéphenson dans plusieurs machines où il avait également supprimé le boudin.

UN MEMBRE va plus loin, et dit que pour faciliter le passage dans les courbes il serait bon de donner aux bandages des roues du milieu une inclinaison opposée à celle des autres roues.

On pense que dans les machines à six roues, il serait très-bon de réduire l'inclinaison sans cependant la pousser à cette limite opposée; quant au chanfrein des bandages, malgré les réclamations de quelques ingénieurs chargés de l'entretien de la voie, il est indispensable de le conserver; si à l'origine il fatigue un peu les croisements, au bout de peu de temps il ne présente plus cet inconvénient, et il conserve l'avantage de ne pas faire prendre au bandage la forme d'une gorge de poulie.

UN MEMBRE appelle l'attention de la Société sur la quantité énorme de profils divers de bandages adoptés aujourd'hui par les chemins de fer; il pense qu'il n'y a pas d'obstacle à ce que les profils de ces bandages se résument tous aujourd'hui en un seul type pour les roues de wagon, et en deux types pour les roues de locomotives.

Il serait d'un grand avantage pour les forges qu'il y eût entente à cet égard entre les Compagnies.

Cette proposition est prise en considération. On fera un appel à tous les ingénieurs de chemins de fer pour fixer deux ou trois profils auxquels on doit s'arrêter.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance. Il sera donné communication détaillée de la partie du programme relatif aux boites à graisse, plaques de garde, ressorts de suspension, etc.

La Société a reçu de M. Ebray, membre de la

Société, une note sur l'interprétation de la limite de l élasticité.

MM. Trouquoy, Wahl, Daguin et Barveaux ont été reçus membres de la Société.

Hosquin de Rhéville.

Attribution et compétence des juges de paix en matière de chemins de fer.

1. Les chemins de fer doivent être considérés sous un double aspect :

1° Ce sont des *voies de communication* que la loi du 15 juillet 1845, art. 1er, assimile aux routes dépendantes de la grande voirie. Sous ce rapport, tout ce qui concerne leur conservation et leur police appartient à la juridiction *administrative* ou *criminelle*, sous la réserve, bien entendu, des droits de *propriété privée*, dont l'appréciation, partout où ils sont mis en question, ne peut appartenir qu'aux tribunaux civils.

2° Ce sont des *entreprises de transport*, et à ce titre leurs opérations sont de la compétence des tribunaux civils.

Examinons la part d'attributions que, sous ce double rapport, la loi défère aux juges de paix.

2. *Juridiction administrative et criminelle.* L'art. 2 de la loi du 15 juillet 1845 déclare « applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux, et les dépôts de terre et autres objets quelconques. »

Aux termes de l'art. 3 de la même loi, sont également « applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent : l'alignement, l'écoulement des eaux, l'occupation temporaire des terrains en cas de réparation ; la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés ; le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet. »

Et enfin, « sont applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics. »

Il suit de là qu'en matière de chemins de fer, les juges de paix ne peuvent connaître, comme juges civils, d'aucune action possessoire qui, ne serait pas admissible en matière de grandes routes ; et que, comme juges de police, ils ne peuvent connaître des contraventions aux règlements concernant les objets énumérés dans les articles précités. Ces contraventions rentrent exclusivement dans la compétence des conseils de préfecture.

Il en est de même des contraventions prévues par les art. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 et 13 de la loi du 15 juillet 1845.

Quant aux crimes et délits prévus par les articles 16, 17, 18, 19, 20 et 21 de la même loi, les juges de paix concourent à leur constatation, en qualité d'officiers de police judiciaire, avec les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance, et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés. (L. 15 juillet 1845, art. 23.)

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet. — Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, *devant le juge de paix* ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent. (Même loi, art. 24.)

3. *Juridiction civile.* Tout ce que nous avons dit précédemment, sur la protection due à la propriété privée, à l'occasion des entreprises dirigées contre elle pour des travaux d'intérêt public, trouve ici son application.

Si donc une compagnie concessionnaire d'un chemin de fer ne se conformait pas, soit pour l'occupation des terrains, soit dans la confection des travaux nécessaires à sa construction, à toutes les obligations qui sont imposées, dans les mêmes circonstances, à l'autorité administrative dont elle est la délégataire, le propriétaire troublé dans sa possession pourrait exercer l'action en complainte, et le juge de paix devrait l'accueillir.

4. Il en serait autrement si, *après l'accomplissement de toutes les formalités légales* les travaux effectués pour la construction d'un chemin de fer, avaient tout simplement pour résultat, soit de diminuer notablement les facilités d'accès d'une maison, soit de faire refluer les eaux pluviales vers cette maison, de manière à y causer des dégradations ou de l'insalubrité.

Dans les deux cas dont il s'agit, le propriétaire de cette maison ne serait pas admissible à exercer l'action en complainte ou en dénonciation de nouvel œuvre, pour faire cesser le trouble apporté à sa jouissance ; il ne peut en effet dépendre de l'autorité judiciaire de s'opposer à des travaux reconnus d'utilité publique. Le propriétaire troublé n'en aurait pas moins, contre l'administration du chemin de fer, un recours en indemnité, car les travaux dont il s'agit constituent un dommage direct et matériel ; mais l'appréciation de cette indemnité serait de la compétence du conseil de préfecture. (C. d'Ét., 12 juin 1843 et 19 mars 1845.)

5. Lorsque les routes traversent des bois ou des forêts, l'ord. de 1669 (tit. XXVIII, art. 2) prescrit aux propriétaires riverains d'*essarter et de couper les bois, épines et broussailles qui se trouvent dans l'espace de soixante pieds, ès grands chemins.*

Il ne peut y avoir aucun doute sur le maintien de cette disposition, qui a pour but de préserver les routes de l'humidité, et de détruire, dans leur voisinage immédiat, les abris que pourraient y trouver les malfaiteurs. En effet, le C. forest. de 1827 n'a posé aucune règle à l'égard de l'essartement des bois riverains des grandes routes, et son art. 218 n'abroge que les lois, ordonnances, édits, etc., intervenus *sur les matières réglées par le nouveau code.* Mais de graves difficultés s'étaient élevées sur la question de savoir si, par ces expressions : *dans l'espace de soixante pieds ès grands chemins*, l'ordonnance prescrivait d'opérer l'essartement à une distance de soixante pieds, de chaque côté du chemin, ou si les broussailles, épines et bois devaient seulement être enlevés sur un espace de soixante pieds, le chemin compris. Le conseil d'État a été consulté sur cette question, et les comités réunis des finances et de l'intérieur ont reconnu, par un avis du 18 novembre 1824, que, par les mots dont il s'agit, l'ord. de 1669 a voulu dire que l'essartement devait être opéré sur soixante pieds *de chaque côté des routes.* Cet essartement ne donne droit à aucune indemnité en faveur des propriétaires des bois.

« A défaut par eux de se conformer à ces dispositions, l'administration des forêts, après les avoir mis en demeure, et conformément aux alignements donnés par les ingénieurs des ponts et chaussées, fait opérer l'essartement, vend les bois coupés, et retient ses frais sur le prix. » (Arr. du 18 mess. an X.)

(*La suite au prochain numéro.*)

Correspondance.

M. D., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, prenez 1 et 3.

M. M., à Segonzac (Charente). — M. Job, ingénieur en chef, place Vendôme.

M. B. G., à Mulatière. — Fait droit. — N° 1, elle ne se cote pas à la Bourse de Paris. — N° 2, elle prendra de la valeur quand le chemin de Saint-Quentin sera terminé.

M. B., à Annonay. — N° 1, Orléans. — N° 2, Ouest.

M. X. X., à Rouen. — N° 1, tout dépend des événements politiques. — N° 2, parmi les lignes terminées : Rouen, Strasbourg, Nord, Orléans ; dans celles non terminées : Ouest, Midi, Méditerranée. — N° 4, rien de déterminé à cet égard. — N° 5, pas tout à fait. — N° 6, aucune.

M. C. R., à Mortagne. — Nous regrettons de ne pouvoir faire ce que vous désirez.

M. de B., à Saint-Étienne près Boulogne. — N° 1, Orléans.

M. X. C., à Pl. — N° 1, pris note. — N° 2, bonne valeur. — N° 3, cela dépend des événements politiques. — N° 4, Orléans, Strasbourg, Nord.

M. V. B. F., à Rouen. — N° 1, oui. — N° 2, 30 à 40 fr. — N° 3, oui. — N° 4, il est fini. — N° 5, quand on aura payé 250 fr. — N° 6, provisoirement. — N° 7, non ; on achète livrable à l'émission des titres. — N° 8, au cours actuel et même plus haut. — N° 9, 125 fr. — N° 10, non. — N° 11, il est probable qu'on réduira le capital.

M. C., à Rouen. — Gardez 1, 2, 3, 4.

M. T., près Clermont-Ferrand, - Puy-de-Dôme. Fait droit. — N° 1, il n'y a pas de raison particulière à cela. La logique n'est pas toujours ce qui règle le cours des valeurs.

M. P., à Rennes. — Reçu, fait. — N° 1, 600 à 650. — N° 2, non ; l'affaire approche d'une conclusion. — N° 3, Ouest, Rouen, Midi. — N° 4, pas de renseignements.

M. G., à Grasse. — N° 1, pris note. — N° 2, 500 fr., médiocre.

M. L. B., à Rennes. — N° 1, non. — N° 2, Ouest, Rouen, Midi. — N° 3, non.

M. L., à Metz. — N° 1, nous ne pouvons nous charger de ce que vous demandez.

M. G. E., à Châlons-sur-Marne. — Fait droit. — N° 1, non, vendez. — N° 2, il faut les acheter à la Bourse. — N° 3, Orléans, Strasbourg. — N° 4, cela dépend des événements politiques.

M. V., à Usès. — N° 1, cela dépend du liquidateur. — N° 2, non. — N° 3, il n'y a pas de société anonyme de ce nom. — N° 4, non.

N° 2, à Lyon. — Cela dépendra de la situation.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1853.

80,711 voyageurs	311,257	50
Bagages, marchandises, etc.	322,870	35
Total	634,127	85

Semaine correspondante de 1852.

80,744 voyageurs	281,985	80
Bagages, march., etc.	259,009	15
Produit total	540,997	95

Recette totale du 1er janvier au 27 mai.

1853	12,408,363	99
1852	10,533,133	04

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 22 au 28 mai 1853.

18,989 voyageurs	95,324 fr.	70 c.
Bagages, marchandises, etc.	109 985	25
Total de la semaine	205 309	95
Total de l'exercice courant	3,872,217	20
Semaine correspondante de 1852	178 490	30
Exercice correspondant de 1852	3,549 270 fr.	30 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 22 au 28 mai 1853.

12,530 voyageurs	36,714 fr.	95 c.
bagages, Marchandises, etc.	51,218	80
Total de la semaine	87,963	75
Total de l'exercice courant	1,020 362	25
Semaine correspondante de 1852	74 298	05
Total de l'exercice correspondant	897,419 fr.	55 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)
Du 22 au 28 mai 1853.

Grande vitesse.) 38,777 voyageurs.	229,237	35
Petite vitesse.) bag., marchand.	168,288	40
Total de la semaine	397,525 fr.	75 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	6,972,285	90
Total	7,369,811	65
Semaine correspondante de 1852	339,583	70
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	5,984 679	40
Total de l'exercice correspondant	6,324,263	10

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de mai 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	73,107	36,531 35	493 45	37,024 80
1852.	66,122	33,601 30	408 65	34,009 95
En faveur de 1853.	6,985	2,930 05	84 80	3,014 85

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 974 kilom.)

Du 22 au 28 mai 1853.

Voyageurs	261,225	70
Bagages, marchandises etc.	354,818	71
Total	616,064	41
Sect. d'Ang.e. — Voyageurs	44,831	85
— Bagages, march., etc.	24,859	40
Totaux	685,755	66
Semaine correspondante de 1852	507,170	95
Différence en faveur de 1853	178,584	71
Recettes du 1er janv. au 28 mai 1853	11,618,986	81
Do de la section d'Angoulême	884,994	95
Total	12,503,981	76
Recette correspondante de 1852	10,383,915	97
Différence en faveur de 1853	2,120,865	79

Chemin de fer de Montereau à Troyes.

(Longueur, 100 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1853.

4,160 voyageurs	10,944 fr.	80
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	14,402	70
Total de la semaine	25,347	50
Semaine correspondante de 1852	23 199	85
Différence en faveur de 1853	2,147 fr.	65 c.
Recette du 1er janv. au 27 mai 1852	479 468	05
Recette correspondante de 1852	491,899	15
Différence en faveur de 1852	12,331 fr.	10 c.

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—20e semaine.

Du 14 au 20 mai 1853.

64,087 voyageurs	257,694 fr.	45 c.
Marchandises	251,907	68
Total de la semaine	512 602	13
Recettes antérieures	7,531,589	70
Total général	8,044,191	83

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 16 au 22 mai 1853.

23,157 Voyageurs	35,578	55
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	31,737	25
Total	67,315	80
Semaine correspondante de 1852	43,245	32
Recette totale du 1er janv. au 22 mai.	1,048,106	44
Do 1852	844,747	96
Différence en faveur de 1853	203,358	49

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 mai 1853.

Grande vitesse.—1,640 voyageurs	4,203	70
Petite vitesse	21,429	22
Total	25,632	92

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 14 au 20 mai 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	48,162	95
Bagages et marchandises	46,392	10
Total de la semaine	94,555	05
Semaine correspondante de 1852	88,966	80
Augmentation	5,588	25
Recettes du 1er janv. au 20 mai 1853	1,623,962	18
— — 1852	1,406,300	30
Augmentation	217,661	88

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	31,573	90
Bagages et marchandises	37,628	60
Total de la semaine	69,202	50
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	163,757	55
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	2,590,923	57

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 mai 1853.

Ouest. —11,140 voyageurs gr. vitesse	47,568	30
Petite vitesse	25,869	32
Total	73,437	62
Rive gauche. — 31,676 voyag.	30 111	15
Total	103,548	77
Rive droite. — 49,421 voyag.	52 615	50
Total	156,164	27
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	52,708	»
Rive gauche	18,613	»
Total	71,321	»
Rive droite	33,771	70
Total	105,092	70

Recette tot. du 1er janvier au 29 mai 1853 :

Ouest et Rive gauche	1853	1,644,245 f.	99 c.
Id.	1852	1,382,857	81

Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de mai 1853.

Voyageurs	251,931.	Recettes.	174,487 50
Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest			99,009 35
		Total	273,496 85

Mai 1852.

Voyageurs	250,020	Recettes.	250,574 39
Les 5 1ers mois de 1853	780,153		850,963 15
Id. de 1852	744,351		790,654 54
Augmentation en 1853	35,702	Recettes.	60,308 61

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	HEURES DES DÉPARTS				
	Mat	Mat.	Soir.	Soir.	Soir
Paris .. Dép.	8 15	10 •	12 15	4 •	8 30
Pontoise. Dép.	8 38	• •	1 8	4 53	9 30
Creil. Dép.	10 20	11 23	2 20	6 15	10 50
Compiègne	11 15	midi.	3 15	7 10	11 30
St-Quentin Ar.	1 10	• •	5 15	9 10	1 30

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	HEURES DES DÉPARTS			
	Mat	Mat.	Soir.	Soir
Paris.. Dép.	7 30	10 •	1 •	11 •
Creil	8 40	11 18	2 10	1 5
Amiens	10 45	4 5	5 •	4 5
Abbeville	11 34	4 55	6 17	5 15
Boulogne. Ar.	1 •	3 30	8 25	7 40

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE, VALENCIENNES

STATIONS	HEURES DES DÉPARTS								
	Mat.	Mat	Mat	Mat	Soir	Soir	Soir	Soir	Soir
Paris D	6 30	7 30	10 •	11 •	1 •	4 •	7 30	8 •	11 •
Amiens	11 20	9 55	12 45	2 30	4 40	8 20	9 10	11 3	4 5
Arras	• •	11 10	• •	4 30	• •	• •	11 7	12 55	6 8
Douai	• •	12 10	• •	5 5	• •	• •	11 35	1 37	7 5
Lille A.	• •	1 •	• •	6 3	• •	• •	12 30	• •	8 •
Valenc. A	• •	1 •	• •	5 35	• •	• •	• •	2 25	6 •

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	HEURES DES DÉPARTS.			
	Mat	Mat.	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 40	11 •
Lille	12 35	6 30	matin	8 •
Hazebrouck	1 41	7 45	12 35	9 30
Saint-Omer	2 10	8 20	1 23	10 08
Calais	3 •	9 30	2 10	11 30 mat
Dunkerque	3 •	9 35	0 •	11 • mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE

STATIONS.	HEURES DES DÉPARTS.				
	Mat	Mat.	Soir.		
Paris. Dép	7 30	11 45	8 •		
Bruxelles Arr	4 45 s	9 15	5 45 m		
	soir.		mat.	mat.	soir.
Bruxelles Dép	9 30		7 •	10 1.	3 •
Malines	• •		7 40	10 30	3 35
Liège	12 30		10 50	1 2.	6 50
Aix-la-Chap. A	3 •		2 •	4 •	9 30
Cologne	5 •		4 15	6 •	• •
	mat		soir.	soir.	soir.

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS

STATIONS.	HEURES DES DÉPARTS				
	Soir	Mat.	Mat.	Mat	Mat.
Cologne .... Dep	11 30		6 31	8 •	11 01
Aix-la-Chapelle	1 01		9 •	10 •	1 45
Liège	3 50	8 •	12 •	12 40	5 •
Malines	6 10	11 50	3 50	2 50	8 10
Bruxelles ...... Arr	6 45	11 20	4 20	3 15	8 35
	mat	soir.			
Bruxelles .. Dép.	8 •	1 15	soir.		
Paris ...... Arr.	3 •	10 45	6 30		
	soir	mat	5 30 mat		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis**, **Enghien** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains, place aux Gueldres ; place de l'Abbaye, au Grand-Barrage

Nos des trains	31 mat	33 mat.	35 mat	37 mat	39 mat.	41 mat	43 soir.	45 soir.	47 soir	49 soir.	51 soir	53 soir.	55 soir.	57 soir.	59 soir.
Paris . D	7 35	8 •	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	1 30	2 30	3 30	4 30	5 •	5 30	6 30	7 35
Saint-Denis	7 41	8 11	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	1 41	2 41	3 41	4 41	5 11	5 41	6 41	7 41
Enghien ..	7 52	8 20	8 51	9 50	10 51	11 50	12 50	1 51	2 50	3 50	4 51	5 20	5 51	6 50	7 51
Pontoise. A	8 25		9 25		11 25			2 25			5 25		6 25		

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

STATIONS.		Avant Midi		Après Midi				
		Omn.	Direct	Omn	Etampes.	Omn.	Malles Tours	Malles Cent.
Paris .... Départs.		6 •	9 35	12 15	3 15	5 45	7 15	7 40
Etampes.		9 50	10 47	3 14	5 50	7 44	8 34	9 4
Orléans .... Arrivées		12 •	12 30	4 15		6 45	10 10	10 46
	Mixte							
Orléans .... Départs.	9 35	12 40		1 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10 53	
Vierzon	9 13	2 35		6 40			12 41	
Bourges	10 30	3 37		8 •			1 39	
Nérondes	11 41	4 35		9 3			2 27	
Nevers .... Arrivées.	12 45	5 15		9 55			3 15	
Vierzon .... Départs	9 35	2 53		•			1 1	
Châteauroux .... Arrivées.	12 •	4 40		•			2 25	

Départs de **Paris** pour **Corbeil**	Mat. 9 30	Soir 12 45	Soir. 5 5	Soir 8 15	Dép. de Corbeil	Mat. 7 55	Matin. 11 •	Soir. 3 45	Soir 8 9

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5. 11 h. matin, 3 h. 30, 4 h. soir, 12 h. 15, 12 h. 30 mat.
— de **Vierzon** pour **Paris** 8 h. 30 matin, 12 h. 32, 9 h. 53 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi.				Après Midi.		
	Mixte	Omn	Omn.	Direct	Omn	Omn	Direct
Paris .... Départ.	•	•	8 •	9 35	12 15	5 45	7 15
Orléans .... Arrit.	•	•	12 •	12 30	4 15	9 45	10 10
Orléans .... Départ.	•	7 30	midi 30		4 25	10 25	
Blois	•	9 22	2 10		6 19	11 50	
Tours .... Arr.	•	11 15	4 10		8 10	1 10	
Tours .... Départ	6 35		4 25			1 21	
Chatellerault	9 4		6 47		•	3 9	
Poitiers .... Arr.	10 15		7 53		•	3 56	

Départs de **Poitiers**: 5 h. 10 9 h. 5 matin, 5 h. 55 soir
— de **Tours**: 6 h. 35, 7 h. 55 matin, 1 h. 5, 9 h. 5 soir
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi.			Après Midi	
	Mixte.	Omn.	Direct	Omn.	Malles
Paris .... Dép	•	8 •	9 35	5 15	7 15
Orléans .... Dép.	•	12 37		10 25	
Tours .... Arr.	•	4 10		1 10	
Tours .... Dép	7 25	4 45		1 15	
Saumur	9 26	6 48		3 11	
Angers .... Arr.	10 57	8 17		4 20	
Nantes	1 45	11 8		6 40	

Départs de **Nantes**: 6 h. 15, 5 h. 35 matin 3 h. 25 soir.
— de **Tours**: 4 h. 05 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

STATIONS.	Heures des Départs de Paris. Av. Midi.				Après Midi					
	omn.	exp.	omn.	»	exp.	omn.	omn.	omn	mixt	post
Paris .. D	8 25	9 25	midi.	•	•	•	4 25	7 25	9 25	11 •
Maisons ..	8 53	• •	12 30	•	•	•	4 51	7 51	•	•
Poissy	9 15	• •	12 46	•	•	•	5 13	8 14	•	•
Mantes	10 20	• •	1 50	•	•	•	6 15	8 7	•	•
Vernon ..	11 12	10 30	2 34	•	•	•	7 •	9 50	•	•
Rouen .. A	12 35	12 •	4 15	•	•	•	8 35	11 20	2 15	2 3.
Rouen . D	1 •	12 15	4 30	•	•	•	•	•	3 5	
Yvetot ..	2 10	1 6	5 20	•	•	•	•	•	•	
Havre .. A	3 30	2 •	7 05	•	•	•	•	•	6 5	
Rouen . D	• •	12 15	4 45	•	•	•	•	•	3 30	
Dieppe . A.	• •	2 15	7 15	•	•	•	•	•	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes.	Poissy jeud	
mat.	mat.	mat
11 •	7 •	10 •
11 34	7 30	•
12 •	7 45	10 30
1 •		
Retour matin.	Retour soir.	soir
6 45	4 10	5 20
Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre	
7 15	6 •	
10 25	9 35	

Départs de **Havre** pour **Paris** : — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 6 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris** : — 7 h. 10 h. 30 ; matin, — 5 h. 40, 9 h. 45, soir.
— de **Rouen** pour **Paris** : — 6 h. 45, 10 h. 35 mat. ; — 1 h. 25, 6 h., 8 15 soir ; minuit
— de **Mantes** pour **Paris** : — 6 h. 45, 9 15, mat. ; — 1 h. 15, 3 h. 30, 6 30, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

DIST	STATIONS	Avant Midi.					Après Midi		
		omn. 1.	omn. 2	omn. 5	omn 7.	direct 11	omn. 17.	omn 21	direct 23
kil.	Paris	•	•	•	6 45	9 30	1 •	5 30	7 30
28	Lagny	•	•	•	7 14	10 0	1 40	6 19	8 00
45	Meaux	•	•	•	8 05	10 25	2 10	6 50	8 27
66	La Ferté-sous-Jouarre	•	•	•	8 41	10 51	2 56	7 9.	8 5.
142	Epernay	•	•	•	11 •	12 30	5 15	9 45	10 41
172	Châlons	•	•	1 45	11 50	1 00	6 05	10 30	11 10
206	Vitry-le-François	•	•	5 20	12 00	1 45	6 55	•	12 •
254	Bar-le-Duc	•	•	6 35	2 00	2 54	8 29	•	1 00
291	Commercy	•	•	7 59	3 15	3 40	9 35	•	2 00
352	Nancy	•	5 30	9 44	5 35	5 19	11 14	•	3 35
385	Lunéville	•	6 22	10 .1	6 30	6 15	•	•	4 00
431	Sarrebourg	•	8 •	12 10	8 00	7 11	•	•	6 00
4..	Saverne	5 45	6 50	1 16	8 50	8 18	•	•	7 •
501	Strasbourg	7 40	10 05	3 25	10 15	9 12	•	•	9 •

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h. 25 matin ; 1 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 30 matin ; 12 h. 14, 3 h. 51 soir
— **Lunéville** 9 h. 25 matin ; 1 h. 30, 7 h. 15 soir.
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin ; 2 h. 38, 8 h. 13 soir.
— **Commercy** 8 h. 08 matin, 12 h. 21, 3 h. 54, 9 h. 43 soir
— **Bar-le-Duc** 9 h. 19 matin ; 1 h. .9, 4 h. 37, 10 h. 32 soir.
— **Vitry-le-François** 10 37 matin, 2 h. 57, 5 h. 52, 11 h. 32 soir.
— **Châlons** 12 h. 22, 5 h., 11 h. 24 matin. 3 h. 44, 6 h. 34, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h., 12 h. matin ; 2 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 33, 6 h. 15, 9 h. 09 soir, (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement
Arrivé à **Paris** 4 h. 30, 8 h. 25 9 h. 55 matin, 4 h. 10, 8 h. 50, 10 h. 50 soir
Nota. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes

LIGNE DE FORBACH.

DIST	STATIONS.	Avant midi.			Après midi	
		31.	33.	35.	37.	39
•	Nancy	3 20	6 25	11 •	5 10	8 30
31	Frouard	3 35	6 40	11 10	5 27	8 44
361	Pont-à-Mousson	4 00	7 20	11 53	6 04	9 20
394	Metz	4 50	8 10	12 51	7 00	10 05
402	Forbach	6 55	•	2 45	9 30	•

Départs de **Forbach** pour **Nancy** : 5 h., 11 h. mat ; 4 h. 30 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 40, 5 h. 05 matin ; 12 h. 41, 3 h. 8 h. 31 soir
— **Pont-à-Mousson** pour **Nancy** 5 h. 54, 8 h. 29 matin, 1 h. 40, 3 h. 40, 7 h. 40 soir
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 27, 9 h. 06 matin ; 3 h. 26, 4 h. 26, 9 h. 16 soir.
Arrivée **Nancy**. 8 h. 40, 9 h. 20 matin ; 2 h. 40, 4 h. 40, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

DIST.	STATIONS.	Heures des Départs. Av. Midi.		Après Midi.		
		1.	3.	6.	9.	0.
kilom.	Paris	•	9 5	2 5	8 30	•
79	Montereau.	5 •	11 34	5 43	10 35	•
101	Les Ormes	6 0	12 18	6 37	11 34	•
121	Nogent	7 1	12 46	7 21	12 9	•
133	Pont-sur-Seine	7 34	1 1	7 42	12 20	•
142	Romilly	8 5	1 20	8 1	12 40	•
154	Mesgrigny	8 32	1 30	8 31	12 50	•
170	Troyes	6 47	2 14	9 16	1 34	•

Départs de **Troyes** *pour* **Paris** : 6 h. 50 11 45 matin, 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** *pour* **Paris** : 3 h. 20 10 37 matin, 2 h. 35, 6 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 8 20 matin.
N° 2 12 30
N° 4 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 9 15
N° 4 1 45 soir.
N° 5 6 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 9 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, d'heure en heure, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.

Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, d'heure en heure, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'Ecole, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 8, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 2 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 9 1/2 soir.

Cie DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables ; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 20 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 de statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

CHEMIN DE FER DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de Wissembourg :

1° Que le troisième versement de 125 francs doit, aux termes de la souscription, être effectué au 30 juin 1853 ;

2° Que le coupon du deuxième semestre desdites obligations échoit à la même date et sera admis en déduction du versement.

La caisse de la Compagnie, n° 62, rue Richelieu, sera ouverte pour ces deux opérations à partir du 20 juin prochain, de 10 heures à 2 heures.

Conformément aux conditions de la souscription, à défaut du versement du troisième terme à l'époque précitée, le 30 juin 1853, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0, sans préjudice des droits réservés à la Compagnie, par l'art. 8 de l'acte d'emprunt, vis-à-vis les retardataires.

CHEMIN DE FER DE ST.-ÉTIENNE A LYON.

Dans sa séance publique du 28 mai 1853, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations de la Compagnie à amortir au 1er juillet 1853.

Les obligations sorties sont les suivantes :

Emprunts réunis, 100 obligations. Nos 3989 à 4088.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le délai pour l'échange des éventualités de Lyon à Avignon contre des actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, libérées de 300 francs (traité du 26 mars 1853), expire le 15 août 1853, terme de rigueur.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Avis.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'il sera procédé le vendredi, 17 juin 1853, à midi, dans les bureaux de la Compagnie, 5, rue d'Isly, au tirage des obligations à rembourser le 1er juillet 1853, conformément au tableau d'amortissement des emprunts des 7 mai et 5 août 1852.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE D'ANDREZIEUX A ROANNE.

MM. les actionnaires du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, propriétaires de dix actions au moins, sont informés qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le 25 juin, à trois heures, rue Taranne, n° 2.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent présenter leurs titres au siége de l'administration, rue Neuve-de-l'Université, 18, trois jours au plus tard avant celui de la réunion.

L'assemblée générale aura à délibérer sur la ratification à donner à la cession du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, consentie par le Conseil d'administration, conformément aux pouvoirs dont il a été investi par délibération de l'assemblée générale du 15 avril 1851, ladite cession approuvée par le Gouvernement et consacrée par la loi du 26 mai 1853.

Cette assemblée ne sera valable qu'autant que les actionnaires présents réuniront dans leurs mains la moitié des actions représentatives du fonds social.

MM. les actionnaires sont donc priés instamment d'assister ou de se faire représenter à cette assemblée importante.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur de la Compagnie,
A. MICHELOT.

CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG,

rue de Strasbourg. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligation de l'emprunt de 1852, que le troisième versement de 125 fr. doit être effectue du 1er au 10 juin prochain.

Conformément aux conditions de la souscription, la Compagnie acceptera en paiement le coupon du semestre des dites obligations échéant le 1er juin 1853 et fixé à 12 fr. 50 c. par obligation, et le coupon d'intérêt des actions de la Compagnie à échoir le 1er juillet 1853 et fixé à 10 fr. par action.

A défaut de paiement à l'époque fixée, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, considérant qu'il devient utile, dans l'intérêt de la Compagnie, de porter à deux cents francs la somme versée sur les actions, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de cent francs par action.

Ce versement devra être effectué du 6 au 15 juin courant, à la caisse des banquiers de la Société, à Paris, chez MM. Greene et Ce, place Saint-Georges, n° 28 ; à Londres, chez MM. Barclay, Bevan, Tritton et Ce.

Conformément à l'art. 16 des statuts, à défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû à raison de 5 0/0 l'an sur ce versement, pour chaque jour de retard à partir du 16 juin.

COMPAGNIE DU RHONE.

Direction des mines de houille de Communay (Isère).

Le gérant de la Compagnie du Rhône a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le versement du second quart des actions doit être fait, à partir du 1er jusqu'au 20 juin courant, à la caisse de MM. Gil et Ce, banquiers de la Société, 23, rue Saint-Georges, à Paris.

Lyon, 27 mai 1853.

Le gérant,
TISSERANDOT.

COMPAGNIE DES GLACES DE MONTLUÇON.

MM. les souscripteurs à la nouvelle émission d'actions sont prévenus qu'ils auront à effectuer le second versement de 125 fr. par action du 20 *au 30 juin courant*, à la caisse des bureaux de la Compagnie, rue de la Douane, 22, de dix à quatre heures.

En déduction de ce second versement, il leur sera tenu compte de 1 fr. 70 c par action pour les intérêts du premier versement jusqu'au 30 juin.

Le même dividende de 1 fr. 70 c. par action, sera alloué aux porteurs de titres libérés (par avance et sous escompte) du deuxième versement.

AVIS.

Les gérants des houillères, fonderies et forges du Bouquiès et de Fumel ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Société que, conformément à l'art. 23 des statuts, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires aura lieu le jeudi, 16 juin 1853, à trois heures, au siége de la Société, rue de Grammont, 21, pour délibérer sur une modification à apporter aux statuts et une transformation de la Société, et qu'une assemblée générale ordinaire aura lieu le même jour, à l'issue de l'assemblée extraordinaire.

NOTA. Pour être admis (art. 21), il faut déposer ses actions au siége de la Société, cinq jours avant l'assemblée, contre un récépissé. Tout chargé de pouvoirs devra être actionnaire lui-même.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'agitation a continué pendant toute cette semaine. On s'est préoccupé outre mesure des affaires de l'Orient, et comme la place s'était mise depuis quelque temps à la hausse et qu'elle a été prise en quelque sorte au dépourvu, il y a eu encombrement de valeurs aux approches de la liquidation. Nous avions déjà vu que le 3 0/0 avait baissé de 82 à 79 70. Une nouvelle baisse avait réduit le cours de ce fonds à 78. C'était en totalité une baisse de 4 fr., et si l'on considère que l'on doit détacher dans huit jours 1 50 de coupon de semestre, le 3 0/0 ne se trouvait en réalité qu'à 76 50.

Il serait inutile en ce moment de rechercher quelles pourront être les variations des fonds publics au milieu des négociations différentes auxquelles donnent lieu les affaires de l'Orient; mais il est un fait qui ressort évidemment des variations de ces jours derniers, c'est que personne ne croit à la guerre, et que parmi les capitalistes, les uns attendent la moindre nouvelle favorable pour rentrer dans les valeurs, et les autres, plus hardis, se hâtent dès à présent d'acheter des inscriptions et des titres.

Les actions de chemins de fer ont presque toutes fléchi de 50 à 60 fr., et toutes les considérations de recettes et de produits futurs ont été complétement oubliées. C'est à peine s'il a été question pour le chemin de fer de Strasbourg des projets et des combinaisons relatifs à la ligne de Mulhouse, et cependant il paraît que les négociations sont fort avancées et qu'il ne reste plus qu'à décider quelques questions relatives au tracé. Cette grande combinaison faisait acheter, il y a trois semaines, des actions de Strasbourg à 960, et on s'attendait à les voir monter promptement au-dessus de 1000. Cependant elles ont fléchi à 880 et elles sont restées à peine à 885. Le Nord est tombé à 880, et le découvert est considérable sur ce chemin, que les vendeurs n'ont pu reporter leurs opérations à la fin de la bourse d'hier qu'en consentant à un déport de 50 c.

Lyon à la Méditerranée a reperdu rapidement la hausse qui avait eu lieu par suite du détachement de 54, représentant le nouveau versement et les intérêts. Mais on remarquait que cette baisse se soutenait mieux hier que toutes les autres. Elle a même repris de 745 à 760, tandis que tous les autres chemins étaient en forte baisse.

Les actions des lignes de la fusion normande ont été fort négligées. Elles ont fléchi à des cours qui équivalent à peu près au pair des nouvelles actions libérées. Ainsi le cours de 1,050 sur Rouen équivaut à 490. L'Ouest, au cours de 730, correspond à 480, et Cherbourg à 615 correspond à 475, tandis que le Havre est encore coté à 510. On a cherché à répandre le bruit que les projets de fusion étaient abandonnés; mais cette nouvelle n'a aucun fondement.

On espérait encore il y a huit jours que le Corps législatif voterait avant de se séparer le projet de loi relatif aux docks; mais ce projet ayant été ajourné à l'année prochaine, les docks ont éprouvé une baisse rapide qui a été encore accélérée par la difficulté de la liquidation. Ils ont fléchi de 44 fr. de prime à 1 fr. et on ne les négociait encore à la fin de la bourse d'hier qu'à 4 50 de prime.

Voici quelles ont été les variations des principale valeurs depuis la bourse du 26 mai jusqu'à celle du 2 juin.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 79 70 à 78, elle a repris à 79 10, elle est restée à 78 50; elle a varié à terme de 79 90 à 78, elle a repris à 79 50 et elle est restée à 78 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 102 50 à 102; elle a repris à 102 et elle est restée à 101 90, elle a varié à terme de 102 60 à 101, elle est restée à 101 75.

La Banque a fléchi de 2,700 à 2,680.

Le Crédit mobilier a fléchi de 835 à 805, et après avoir fait 852 50 il est resté à 825 au comptant et à 822 50 à terme.

Le Crédit foncier a fléchi de 830 à 820 au comptant et à 795 à terme. Les obligations foncières ont fléchi de 1,080 à 1,070.

Les actions du Nord ont fléchi de 892 50 à 875, elles ont repris à 907 50, elles ont fermé à 890 au comptant et à 885 au 15 juin.

Strasbourg a fléchi de 910 à 880; il a repris à 925; il est resté à 905 au comptant et à 895 à terme.

Lyon a fléchi de 925 à 905; il a monté à 945; il est resté à 920 au comptant et à 915 au 15 juin.

Orléans a fléchi de 1,055 à 1,045; il a repris à 1,085; il est resté à 1,060 au comptant et à 1,057 50 au 15 juin.

Rouen a fléchi de 1,100 à 1,040; il est resté à 1,065 au comptant et à 1,045 à terme.

Le Havre a fléchi de 515 à 510; il a fermé à 510 au comptant et à 505 à terme.

Bâle a fléchi de 365 à 360.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 765 à 742 50; il a repris à 760.

L'Ouest a fléchi de 747 50 à 745 au comptant et à 730 au 15 juin.

Cherbourg a fléchi de 625 à 615 au comptant t à 612 50 à terme.

Dijon a baissé de 560 à 535.

Gray a fléchi de 550 à 540.

Montereau a baissé de 425 à 420.

Beziers a varié de 500 à 505.

La Teste a fléchi de 300 à 290, et Sceaux, de 265 à 240.

Dieppe a monté de 350 à 355; Versailles s'est bien tenu à 355.

Samedi. — Une panique s'est déclarée dès l'ouverture de la bourse, et les cours n'ont pas pu se raffermir. Ils sont restés très-offerts. Les chemins de fer se soutenaient cependant mieux que la rente. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 79 95, et à terme, de 60 c. à 79 85. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. au comptant à 102 60, et à terme, de 75 à 102 50. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 17 50 à 870; le Comptoir national, de 5 à 700; le Nord, de 11 25 à 902 50; Strasbourg, de 17 50 à 922 50; Lyon, de 10 à 945; Orléans, de 15 à 1,080; Rouen, de 20 à 1,115; le Havre, de 5 à 525; Bâle, de 5 à 370; Lyon à la Méditerranée, de 17 50 à 762 50; l'Ouest, de 10 à 765; Cherbourg, de 10 à 630; le Midi, de 15 à 635; Montereau, de 2 50 à 447 50; Dieppe, de 2 50 à 355. Dijon a fait 560; Gray, 550; Versailles, 355.

Lundi. — La baisse a continué avec une nouvelle rapidité; l'approche de la liquidation en a encore augmenté les progrès; toutes les valeurs étaient affectées. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 65 à 79 30, et à terme, de 80 c. à 79 05; le 4 1/2 0/0, de 30 c. au comptant à 102 30, et de 20 c. à terme à 102 30; la Banque, de 250 à 697 50; le Crédit mobilier, de 25 à 845; le Nord, de 5 à 895; Strasbourg, de 10 à 912 50; Lyon, de 10 à 935; Orléans, de 5 à 1,075; Rouen, de 15 à 1,100; le Havre, de 5 à 520; Bâle, de 10 à 360; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 755; l'Ouest, de 5 à 760; le Nord, de 5 à 630; Montereau, de 7 50 à 440; Béziers, de 5 à 505; Gray, de 5 à 545; Dieppe, de 5 à 350. Cherbourg est resté, sans variations, à 630.

Mardi. — Les cours ont éprouvé une nouvelle détérioration rapide, et après la réponse des primes, les offres étaient considérables sur toutes ces valeurs. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 à 78 30, et à terme, de 1 05 à 78; le 4 1/2 0/0, de 80 c. au comptant à 101 50, et de 80 c. à terme à 101 30; la Banque, de 5 à 2,692; le Crédit mobilier, de 30 à 815; le Crédit foncier, de 10 à 830; le Comptoir national, de 20 à 680; le Nord, de 15 à 880; Strasbourg, de 22 50 à 880; Lyon, de 20 à 915; Orléans, de 30 à 1045; Rouen, de 25 à 1,075; le Havre, de 5 à 515; Bâle, de 2 50 à 360; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 750; l'Ouest, de 12 50 à 747 50; Cherbourg, de 17 50 à 612 50; le Nord, de 7 50 à 622 50; Montereau, de 20 à 420; Beziers, de 5 à 500. Dijon a fait 530; la Teste, 300; Dieppe, 355.

Mercredi. — La liquidation de la rente s'est faite en forte hausse. Les chemins de fer ont également repris faveur. La rente 3 0/0 a monté de 80 à 79 10 au comptant, et de 1 50, à terme, à 79 50; le 4 1/2 0/0, de 50 c., au comptant, à 102, et de 25, à terme, à 101 75. La Banque a fléchi de 7 50 à 2,685. Le Crédit mobilier a monté de 37 50 à 852 50; le Comptoir national, de 7 50 à 687 50; le Nord, de 20 à 900; Strasbourg, de 35 à 915; Lyon, de 20 à 935. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 8 à 745; l'Ouest, de 2 50 à 745. Le Midi a monté de 12 50 à 635. Bâle s'est tenu à 360; Dijon, à 530; Gray, à 540; Béziers, à 500; Dieppe, à 355; la Teste, à 290; Sceaux, à 240; Versailles, à 355.

Jeudi. — Le mouvement de hausse ne s'est pas soutenu, et la liquidation des chemins s'est faite au milieu d'un mouvement de baisse général. Cependant les reports étaient très-modérés, et l'on a fait des levées nombreuses de titres. La rente 3 0/0 a fléchi, au comptant, de 60 à 78 50, et, à terme, de 1 à 78 50; le 4 1/2 0/0, de 10 c., au comptant, à 101 9; il est resté, à terme, comme hier, à 101 75. La Banque a fléchi de 5 à 2,680; le Comptoir d'escompte, de 2 50 à 685; le Crédit mobilier, de 27 50 à 825; les actions du Nord, de 10 à 890; Strasbourg, de 10 à 905; Lyon, de 15 à 905; Orléans, de 25 à 1,060; le Midi, de 5 à 630, Lyon à la Méditerranée a monté de 15 à 760; Dijon, de 5 à 535; Béziers, de 5 à 505; Rouen, de 5 à 1,065. Le Havre s'est tenu à 510; Bâle, à 360; l'Ouest, à 715; Cherbourg, à 615; Montereau, à 420; la Teste, à 290; Sceaux, à 240; Versailles, à 355.

Vendredi. — La hausse a continué au début de la bourse, et la rente 3 0/0, après avoir ouvert à 78 50, est montée à 78 95, pour finir en baisse à 78 15. Le 4 1/2 0/0 a fait au comptant 102 fr.; il reste à 101 50, et à terme, au même cours. La Banque a fait 2,690 fr.; le Comptoir d'escompte, 682 50; le Crédit mobilier, 815 fr.; le Nord, 881 25; Strasbourg, 890 fr.; Lyon, 900 fr.; Orléans, 1,050 fr.; le Midi, 625 fr.; la Méditerranée, 750 fr.; Dijon, 528 75; Béziers, 500 fr.; Rouen, 1,025 fr.; le Havre, 495 fr.; Bâle, 360 fr.; l'Ouest, 732 50; Cherbourg, 610 fr.; Montereau, 430 fr.; la Teste, 285 fr.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	Noms des lignes
710	918*	59	100,000	400	tout.	11 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Nord
tout.	187	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	84,000	500	400	9 fr. 50 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	400	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	55	99	19,000	500	tout.	58 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	99	20,000	500	tout	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
119	»	95	80,000	500	350	24 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	5,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
923	1362	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
627	660	98	250,000	500	tout.	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	188	95	84,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	50	55,000	500	350	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray
398	513	99	340,000	500	250	5 p. 100 (5).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 p. 100 (4).	»	Montereau à Troyes
»	»	99	5,300	500	»	5 p. 100 (4).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	23,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	37	perp	2,200	5,000	tout.	448 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1584 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Cie (5) d'industrie
»	»	99	80,000	500	500	5 p. 1 an (5).	juin 1853	Lyon à la Méditer.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste
tout.	64	perp.	15,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	15,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare
tout.	50	80	9,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Bourse de Paris, Cours du 28 mai au 3 juin 1853.

Noms des lignes	28 comp.	28 terme	30 comp.	30 terme	31 comp.	31 terme	1 comp.	1 terme	2 comp.	2 terme	3 comp.	3 terme
Nord	902 50	905 50	885 »	890 »	880 »	877 50	900 »	910 »	890 »	»	885 »	881 25
Paris à Rouen	1115 »	1115 »	1110 »	1095 »	1075 »	1080 »	1060 »	1070 »	1085 »	1045 »	1045 »	1025 »
Rouen au Havre	525 »	» 50	520 »	515 »	515 »	»	518 »	»	510 »	510 »	500 »	495 »
Dieppe et Fécamp	355 »	»	350 »	»	355 »	»	355 »	350 »	»	»	»	»
Caen et Cherbourg	630 »	625 »	630 »	620 »	612 50	610 »	612 »	615 75	615 »	615 »	623 »	619 »
St-Germain	»	1580 »	»	1565 »	»	»	»	1530 »	»	»	»	»
Versailles (r. g.)	255 »	»	»	»	»	»	355 »	»	355 »	»	»	»
Ouest	768 »	765 »	760 »	750 »	747 50	755 »	748 »	758 »	745 »	750 »	758 »	722 50
Paris à Sceaux	»	»	»	»	»	»	210 »	»	210 »	»	»	»
Cie d'Orléans	1080 »	1080 »	1073 »	1063 »	1055 »	1040 »	1085 »	1082 50	1060 »	1057 50	1050 »	1050 »
Paris à Strasbourg	922 50	920 »	917 50	907 50	890 »	885 »	915 »	928 50	903 »	895 »	903 »	850 »
Strasbourg à Bâle	379 »	360 »	360 »	360 »	360 »	352 50	360 »	»	360 »	360 »	360 »	360 »
Blesme à Gray	»	545 »	545 »	538 »	545 »	»	540 »	»	»	»	530 »	»
Paris à Lyon	945 »	949 »	935 25	930 »	915 »	912 50	935 »	930 »	920 »	915 »	910 »	910 »
Montereau à Troyes	447 50	445 »	430 »	450 »	420 »	415 »	420 »	435 »	420 »	420 »	415 »	420 »
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	»	575 »	»	»	530 »	530 »	580 »	»	535 »	»	530 »	»
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	12,310	»	»	»	»	»
Cie (5) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditer.	765 50	765 »	755 »	765 50	750 »	755 »	745 »	748 »	760 »	752 »	760 »	755 50
Chemins du Midi	635 »	625 »	630 »	620 85	622 50	617 50	635 »	645 »	630 »	630 »	630 »	623 »
Bordeaux à la Teste	»	»	300 »	»	300 »	»	290 »	»	290 »	»	297 50	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 5 0/0	79 95	79 85	79 30	79 05	78 30	78 »	79 10	79 30	78 30	78 50	78 40	78 15
Rentes 4 1/2 0/0	102 60	102 50	102 30	102 50	101 50	101 50	102 »	104 75	101 90	101 75	101 50	101 50
Banque de France	2709 »	»	2697 50	»	2692 50	»	2685 »	»	2690 »	»	2690 »	»
Crédit mobilier	879 »	870 »	845 »	837 50	843 »	819 »	838 50	835 »	825 »	822 50	817 50	818 »
Comptoir national	700 »	700 »	700 »	595 »	680 »	570 »	687 50	»	688 »	687 50	685 »	680 »
Banque foncière	835 »	910 »	»	»	830 »	805 »	»	»	820 »	795 »	801 »	»
Do Obligations (Cert.)	1077 50	1080 »	1075 »	1077 »	1070 »	»	1075 »	1070 »	1070 »	»	1067 50	1070 »

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 28 mai au 3 juin 1853.

Date d'emprunt	Nombre des oblig. émises	Durée de l'amortiss.	Prix d'émiss.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembour.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates de jouissance	Noms des Compagnies	28	30	31	1	2	3
1851.	150,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	375 »	378 »	378 75	378 75	370 »	378 »
Do	90,000	50 —	1,030	tout.	1,250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1147 50	1145	1149 »	1140 »	»	1135 »
1852.	89,000	98 —	535	250	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	530 »	550 »	»	550 »	530 »	530 »
1853.	182,382	88 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	345 75	348 75	345 »	340 »	345 »	»
Do	5,300	95 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
Do	30,500	99 —	500	375	550	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	392 50	389	390 »	377 50	377 50	365
1843.	11,181	43 —	1,133	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	1140	»	»	»	»	1140 »
Do	6,201	42 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	1125 »	»	»	»
1838.	4,403	50 —	1,000	tout	1,250	25	»	Do Do	Ouest	1120 »	»	»	»	1128 »	1125 »
1841.	7,219	80 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	5,924	78 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	1169
1842	5,858	47 —	1,133	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	»	»	»	»	»
1848.	5,883	81 —	780	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	1115	1143	»	»	»	»
1853.	130,000	99 —	310	140	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 1853	362 50	368 50	360	361 25	361 25	361 25
1843.	2,857	75 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	935	»	»
1847.	4,958	58 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	1132	1100	»	»
1845.	18,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1100	»	»	»	»	»
1848	5,000	37 —	800	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	1145	»	1100	»	1145
1843.	5,775	47 —	1,190	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	»	»	»	»
1852.	80,000	50 —	530	250	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	340	340 »	»	340	340
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 27 mai au 2 juin. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

Noms des lignes.	27	28	30	31
Nord	895 75 à 906 25	900 » à 912 50	887 50 à 893 75	872 50 à 885 »
Paris à Strasbourg	912 50 à 918 75	925 » à 931 25	875 » à 868 75	900 » à 910 »
Cie d'Orléans	1025 » à 1075 »	1075 » à 1100 »	1050 » à 1075 »	1025 » à 1075 »
Paris à Rouen	1087 50 à 1112 50	1100 » à 1125 »	1100 » à 1125 »	1050 » à 1100 »
Rouen au Havre	500 50 à 520 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »	500 » à 525 »
Lyon	925 » à 950 »	937 50 à 940 »	937 50 à 933 »	945 75 à 951 25
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	582 50	Echarcon .... Papeterie	1000	1000	Gaz de Wazemmes.....	500	130	Sécurité.......... mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1160	Essonne.......... Papeterie	1000	»	— d'Arras 1re série....	100	90 »	Sauvegarde....... mar.	5000	8 1/2 0/0 b.
— Paton	25	53 »	Bitumes........... Asph.	1000	400	— — 2e série....	100	45 »	Océan............ mar.	5000	25 0/0 b.
— Courtois............	30	43 75	Monceaux-sur-Sambre Forg.	1000	1600	— de Besançon......	440	525 »	Nationale......... inc.	5000	150 0/0 b.
Sambre à l'Oise........ canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	5000 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale.......... inc.	5000	32,000
Sambre franç. canalisée......	500	1300 »	Maubeuge (Nord)..... Forg.	500	500	— de Versailles......	500	525	Union............ inc.	5000	67 0/0 b.
Ténez.............. (cuivre).	100	125	Alais.............. Forg.	3000	1300	— Cherbourg........	500	400	France........... inc.	5000	43 0/0 b.
Vieille-Montagne..... (zinc).	200	1025	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1001	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix........... inc.	4000	8400 »
Prusse Rhénane...... (zinc).	375	1400	Providence .... Forg.	1000	1105	— Caillard....	1000	593	Providence........ inc.	2500	30 0/0 b.
Meuse.............. (zinc).	250	840	Herserange. N. libér..... Forg.	500	315	Gondoles parisiennes...	50	160 »	Urbaine.......... inc.	5000	79 0/0 b.
Stolberg .... (zinc).	750	1162	Blanc de zinc. act. N. libér..	500	580	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2300	Confiance......... inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	400	55 »	Valentin-Cocq....... Usine.	500	930	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Eclai. d'Avignon......	31 50	»
Blanzy............... charb.	500	600	Soc. Cail et Ce....... Usine.	1000	1325	Favorites..... Omnibus.	500	1500	— de Cette........	15	»
Chalonnes............ charb.	1000	1100	Christofle.......... Usine.	500	900	Hirondelles ... Omnibus.	1000	330	— de Fampoux....	25	»
Chazotte............. charb.	1/3520	485	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Orléanaises... Omnibus.	1000	909	Glaces d'Oignies.. Belg.	1000	1045
Charbonnages belges.........	500	325	Télégraphe sous-marin......	25	21 »	Tricycles...... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap....	375	525
Pont-de-Loup (soc.).... charb.	1000	840	Gaz anglais... (Paris)......	2500	6000 »	Compagnie gén.. Pet. V.	500	885 »	— de Montluçon...	500	503
Mines de la Loire...... charb.	1/6940	750 »	— français... (Dito).......	500	1085	Désirées. .... Pet. voit.	500	650 »	Docks...............	250	259
Centre-du-Flenu... .... charb.	1000	215	— parisien... (Dito).......	1000	1275 »	Lutéciennes. . Pet. voit.	500	940 »	Journaux réunis.......	500	510
Long-pendu........... charb.	500	»	— de Belleville libéré......	500	1500 »	Sylphides..... Pet. voit.	500	900	Maberly (Amiens).....	500	920
Spinac.... .... charb.	1/8100	300	— du Nord (Batign.)... ...	500	630 »	Générale .... Ass. mar.	12500	10 0/0 b.	Cohin (Frévent).......	500	920
Haute-Loire........... charb.	500	500	— de l'Ouest (Passy)......	500	715	Lloyd français ... mar.	5000	15 1/4 0/0 b.	Gamaches............	500	490
Montchanin........... charb.	3000	»	— de l'Est (Vincen.)......	500	1000	Union des ports... mar.	5000	15 0/0 b	Pal. de Cristal........	400	122
Azincourt............ charb.	1/4300	500	— de Bayonne..............	»	»	Mélusine... Assur. mar.	5000	15 0/0 b.	Richer..............	500	190

2514 — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur J. MIRÈS

N° 66. 12e ANNÉE. — N° 24. SAMEDI 11 JUIN 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

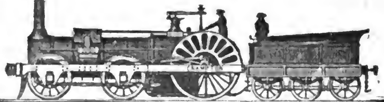
FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, Rue Richelieu.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	3 mois.	un an.
Paris	12 f. —	22 f.
Départements....	13 » —	24 »
Étranger.........	16 » —	30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. Loysel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.

SOMMAIRE

La Politique et les Affaires.

On nous adresse de tous côtés des interrogations qui semblent être devenues le post-scriptum obligé de nos correspondants : aurons-nous la guerre? croyez-vous à la guerre ? En répondant à ces questions dans ce journal, nous ne nous écartons pas de notre spécialité, puisque les circonstances présentes en ont fait de véritables questions d'affaires.

Aurons-nous la guerre ? La guerre peut se faire en dépit de la raison, des intérêts et du droit ; elle peut se produire au milieu de la société européenne, comme un accident, c'est-à-dire en dépit des causes qui devraient l'empêcher; il est donc impossible d'affirmer absolument qu'on n'aura pas la guerre et que la Russie ne la provoquera pas, de même qu'il est impossible d'affirmer qu'un propriétaire n'ira pas mettre le feu à sa maison qui n'est pas assurée.

Mais si le fait n'est pas impossible, est-il improbable? Ici, nous n'hésitons pas à répondre que la guerre est improbable, c'est-à-dire contraire à la raison, au droit et aux intérêts de tous, à un tel point qu'on pourrait presque en conclure son impossibilité.

Tous les intérêts politiques et tous les intérêts matériels sont contraires à la guerre. La guerre, c'est la porte des révolutions. La Russie, pas plus que l'Autriche, pas plus que l'Angleterre et pas plus que la France, ne peuvent songer à ouvrir cette porte, lorsque l'Europe sort à peine de la crise révolutionnaire de 1848, crise dans laquelle la Russie est intervenue du côté de l'Autriche et contre la Hongrie, parce qu'elle avait compris que tous les gouvernements étaient solidaires et qu'ils avaient tous le même adversaire : la Révolution, et le même allié : l'Ordre.

Quant aux intérêts matériels, on sait ce qu'ils ont à perdre en cas de guerre. Les intérêts matériels souffrent toujours d'une collision; mais il y a des époques où ils souffrent davantage, et nous sommes à une de ces époques. Quel est le peuple de l'Europe qui en ce moment ne construit pas des chemins de fer et ne pose pas des fils électriques? C'est pour l'industrie une ère d'épanouissement extraordinaire. Comprenez-vous la guerre tombant comme la foudre au milieu de cette ruche en travail? En vérité, cela est tellement barbare, tellement une insulte à la civilisation et à la Providence, que cela parait tout simplement impossible.

Voilà pourquoi nous ne croyons pas à la guerre, et ceux qui nous interrogent n'y croient pas plus que nous.

La preuve qu'ils n'y croient pas, c'est que la rente et les valeurs de chemins de fer n'ont pas été aussi sensiblement influencées par la crainte de la guerre qu'ils l'avaient été naguère par la crainte de troubles intérieurs; s'il y a aujourd'hui des gens qui ont peur, il s'en trouve à peu près autant qui ont confiance, et l'équilibre est maintenu.

Si l'on veut se convaincre qu'on ne peut pas appeler baisse en rapport avec les prévisions de guerre, la dépréciation accidentelle qui affecte en ce moment toutes les valeurs, on n'a qu'à comparer les cours actuels aux cours de l'année dernière, à la même date.

Il y a un an, dans les premiers jours de juin, le *Journal des chemins de fer* constatait l'augmentation considérable qui s'était produite dans les valeurs mobilières et immobilière de la France à peine échappée aux troubles civils. Il faisait remarquer notamment qu'en six mois, c'est-à-dire du 1er décembre 1851 au 1er juin 1852, la valeur des actions des seize principales compagnies de chemins de fer avait augmenté de 280 millions, c'est-à-dire de 53 0/0. Certainement il est difficile de trouver, pour la comparaison que nous voulons établir avec le mois de juin 1853, une situation meilleure et plus avantageuse.

Eh bien, à la date du 9 juin 1852, le 3 0/0 valait 70 40, et avant-hier jeudi, 9 juin 1853, le 3 0/0 valait 76 50, c'est-à-dire 6 fr. 50 de plus qu'en 1852.

Le Nord, au 9 juin 1852, valait 612 50; à la même date, en 1853, le Nord vaut 867 50; augmentation, 255 fr.

Le Strasbourg, au 9 juin 1852, valait 578 75; à la même date, il vaut, en 1853, 880 fr.; augmentation, 301 25.

L'Orléans était coté, le 9 juin, à 1,230 fr.; mais les actions ayant été échangées depuis à raison de 8 pour 5, ce cours ne représentait alors que 768 50. L'Orléans a fait, à la même date, en 1853, 1,040 fr.; augmentation, 271 50.

Le Lyon valait, le 9 juin 1852, 640 fr. Il valait à la même date en 1853, 895 fr.; augmentation : 245 fr.

Et le reste à l'avenant !

En vérité, peut-on considérer les cours auxquels sont descendus la rente et les valeurs des chemins de fer, comme *des cours de guerre*, si l'on veut bien nous passer l'expression, comme représentant le prix des valeurs si la guerre était regardée comme certaine ou comme probable? Appréciez, sous ce *criterium*, la baisse actuelle. N'est-elle pas tout

à fait insignifiante et ne prouve-t-elle pas jusqu'à l'évidence l'excellent classement des valeurs d'abord, la confiance des détenteurs de titres ensuite, et enfin l'unanimité de l'opinion quant à l'improbabilité de la guerre?

Cependant, tout en considérant la guerre comme improbable, nous n'en recommandons pas moins la prudence. On peut entrer assurément aujourd'hui dans toutes les bonnes valeurs, à des cours fort avantageux; mais encore il ne faudrait acheter que ce que l'on peut conserver.

F. Solar.

Fusion des chemins de fer de la Normandie et de la Bretagne.

On s'étonne que depuis quelque temps notre journal donne moins de renseignements sur ce qui se passe dans les Compagnies de chemins de fer. Tant de projets ont été conçus pour être abandonnés ou indéfiniment ajournés que nous n'avons pas cru devoir les porter à la connaissance des actionnaires et du public. Cependant notre silence n'a pas toujours été déterminé par ce motif. Nous devons avouer que plus d'une fois, il nous a été demandé de ne pas contrarier par une discussion prématurée l'étude de quelques projets, ou leur négociation avec le gouvernement; nous avons déféré à ce désir quand il nous a paru justifié par l'intérêt réel des Compagnies.

Mais les Compagnies vont quelquefois plus loin; elles s'imaginent que le caractère d'utilité publique dont elles sont revêtues les met au-dessus de toute discussion, et que leurs projets ne doivent être portés à la connaissance du public qu'avec la réserve dont est entouré l'examen des projets du gouvernement. C'est une erreur et une faute grave de la part des Compagnies qui professent cette doctrine; elle ne connaissent pas exactement la législation au nom de laquelle elles réclament le silence; elles oublient qu'on peut leur demander chaque jour compte de leurs actes; qu'elles ne s'expliquent devant leurs actionnaires qu'une fois par an; que la publicité dans l'intervalle des assemblées générales calme des impatiences très naturelles et dissipe d'injustes préventions.

Ces réflexions ne sont pas seulement à l'adresse des Compagnies de chemins de fer, elles s'appliquent aussi à des Compagnies d'une autre nature, qui se sont trompées sur l'étendue des priviléges que l'Etat leur a conférés; il ne leur a pas donné celui d'une admiration sans réserve, et, si grande que soit la puissance de ces Compagnies, si merveilleux qu'ait été leur succès, elles doivent regretter actuellement de s'être offensé contre une discussion permise, et d'avoir fermé l'oreille à de sages avis.

En ce qui touche la fusion des chemins de fer de la Normandie et de la Bretagne, le silence que nous avons gardé depuis quelque temps a été tout à fait volontaire.

Nous avons craint, en insistant sur les avantages de cette fusion avant qu'elle fût approuvée par le gouvernement, d'aggraver les conditions de cette approbation: à cet égard, les Compagnies intéressées avaient assez à lutter contre la doctrine, à notre avis injuste, que l'État doit leur faire payer la fusion, et, en outre, elles avaient à se défendre elles-mêmes de cet entraînement général qui, dans ces derniers temps, a fait souscrire aux anciennes et aux nouvelles Compagnies des engagements dont elles n'ont pas suffisamment calculé la portée.

Aujourd'hui que les Compagnies de la Normandie et de la Bretagne savent à quoi s'en tenir sur les travaux nouveaux qui leur seront demandés pour la fusion, l'examen des ressources et des obligations futures de la fusion nous devient plus facile; mais avant de nous livrer à cet examen, nous devons d'abord continuer ce que nous avons commencé il y a huit jours, c'est-à-dire démentir les bruits que l'on se plaît à répandre sur les obstacles de toute nature que rencontrerait la fusion.

On a d'abord cherché à élever des doutes sur ce que nous avons publié dans notre dernier numéro au sujet des négociations qui se poursuivent auprès du gouvernement; nous pouvons dire que nos informations ont été puisées aux sources les plus sûres, et que nous portons le défi à qui que ce soit de les contredire. Rien depuis n'est venu changer l'état des négociations. Aussi n'a-t-il plus été question du rejet de la fusion par le gouvernement; mais on a dit que les Compagnies n'étaient plus d'accord entre elles; qu'une Compagnie qui ne fait pas encore partie de la fusion, celle de Saint-Germain, faisait opposition à la fusion, à moins qu'elle n'y fût comprise; on ajoutait même que le dernier accident qui avait eu lieu sur le chemin de Versailles rive droite était invoqué comme un argument à l'appui de cette prétention de la Compagnie de Saint-Germain.

Quant au rôle que l'on voudrait faire jouer à la Compagnie de Saint-Germain dans cette affaire, s'il avait besoin d'être sérieusement démenti, nous ne doutons pas que la Compagnie elle-même ne nous vînt en aide.

Personne ne peut contester l'avantage qui résulterait pour les Compagnies et pour le public, de l'exploitation du tronc commun de St-Germain par les Compagnies de la Normandie et de la Bretagne; mais, si désirable que soit cette seconde fusion, les Compagnies ont pensé qu'il fallait, avant d'entrer en négociation à ce sujet, que la première fusion entre les quatre grandes lignes fût consommée et approuvée par le gouvernement. Le règlement à faire entre les quatre Compagnies et avec celle de Dieppe a été assez difficile, sans le compliquer de l'appréciation d'un chemin de fer, comme celui de Saint-Germain, dont la valeur se modifie incessamment par les entreprises de toute nature qui viennent s'y rattacher.

En attendant, les relations de ces Compagnies entre elles sont réglées par des traités; s'ils sont réciproquement observés, et si, comme nous n'en doutons pas, leur exécution en ce qui concerne le service public est contrôlé par l'autorité supérieure, l'état actuel de ces relations peut être maintenu sans inconvénient. L'accident qui a eu lieu sur le chemin de Versailles ne nuit en rien au partage du service.

Il est aussi inexact de dire que les Compagnies de la Normandie et de la Bretagne songent à se séparer et surtout que d'autres combinaisons que celles de la fusion peuvent surgir au milieu d'elles. Les Compagnies sont liées par une convention que le vote de leurs assemblées générales a consacrée. Les difficultés qu'elles ont rencontrées, bien loin de dissoudre ou même de relâcher ces liens, ne peuvent que les resserrer.

Il suffit d'examiner la situation respective de ces Compagnies pour comprendre que la séparation conduirait nécessairement à l'hostilité, et l'hostilité à la ruine. La fusion est faite pour le public et pour les actionnaires; il n'appartient à personne de la défaire, tant que le gouvernement n'a pas refusé son approbation.

Si cette approbation est retardée par suite de l'instruction relative aux chemins de fer de la Bretagne, quelques unes de ces Compagnies en raison des travaux qu'elles exécutent et des statuts qui les régissent, peuvent avoir à faire avant peu quelques actes isolés. Ainsi la Compagnie de Rouen, si la fusion n'est pas approuvée avant la fin de ce mois, est tenue de convoquer son assemblée semestrielle. La Compagnie de l'Ouest aura peut-être besoin de recourir au crédit; mais tout cela ne détruit pas la fusion et la confirme au contraire en n'apportant aucun changement à l'équilibre de ses combinaisons; cela retarde seulement l'époque à laquelle elle devait prendre date.

Nous aimerions autant que la fusion fût approuvée avant l'assemblée générale de Rouen; mais nous ne craignons pas pour la fusion le résultat de cette assemblée. Il ne peut y être donné que de très-utiles explications sur toutes les questions qui se rattachent naturellement ou qu'on a voulu rattacher à la fusion. La Compagnie de Rouen, indépendamment de son importance, a joué dans cette affaire un rôle qui assure à ses déclarations une grande autorité.

Quant à la Compagnie de l'Ouest, l'appel qu'elle peut faire au crédit ne peut être que favorablement accueilli, si, comme nous avons tout lieu de le penser, il est fait dans l'esprit même de la fusion.

J. Mirès.

Chemins de fer du Midi.

SITUATION DES TRAVAUX.

Nous pouvons annoncer le commencement des travaux des chemins de fer du Midi.

Voici d'abord l'état des études terminées et

transmises au ministre des travaux publics, avec la date du dépôt :

1re section.

De Bégles à Virelade et Arbanats, 20,428 mètres ; — déposées le 9 avril 1853 ;

D'Arbanats à Péan, 20,549 mètres ; — déposées le 27 avril 1853.

2e section.

De Port-Sainte-Marie à Laspeyres, 35,388 mètres ; — déposées le 28 avril 1853 ;

Des limites de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne à l'écluse de l'Espagnolette, 22,858 mètres ; — déposées le 28 avril 1853.

5e section.

De Trèbes à l'arrondissement de Narbonne, 19,227 mètres ; — déposées le 26 mars 1853 ;

Du col de Mons à la limite de la commune de Névian, 19,734 mètres ; — déposées le 4 avril 1853.

7e section.

Chemin de Bordeaux à Bayonne :

De Lamothe à Labouleyre	46,940 mètres ;
et de Labouleyre à Morcens.	21,560 —
Ensemble.	68,500 —

déposées le 28 mars 1853.

De Morcens à Dax,	36,795 mètres.
De Dax à Bayonne,	49,652
Ensemble,	86,447 mètres.

Déposées le 22 avril 1853.

Les travaux compris dans les études déposées pour les première, deuxième et septième sections ont été adjugés par la Compagnie ; les adjudicataires sont en grande partie les entrepreneurs des travaux que l'État vient de terminer sur les chemins de fer de Bordeaux et de Limoges, c'est-à dire qu'ils disposent d'un matériel suffisant, d'un personnel de conducteurs capables, et qu'ils offrent par eux-mêmes toutes les garanties d'aptitude et de bonne exécution que l'on était en droit de désirer.

La longueur totale des études déposées est de 138,184 mètres pour la ligne principale de Bordeaux à Cette, et la longueur des sections adjugées, sur lesquelles on organise les chantiers, de 80 kilomètres.

La ligne de Bayonne tout entière, dont la loi de concession vient à peine de recevoir la sanction du Sénat, est étudiée et adjugée avec obligation, pour les entrepreneurs, de livrer les travaux à la fin de l'année courante.

Si les rails commandés aux maîtres de forges ne se font pas attendre, l'exploitation pourra ouvrir sur cette ligne au printemps prochain.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Concession de chutes d'eau sur le canal latéral de la Garonne.

L'État vient de faire la remise à la Compagnie des chemins de fer du Midi de toute la partie du canal latéral à la Garonne compris entre Toulouse et la Baïse.

Cette concession comprend une série de chutes représentant une force motrice de plus de 3,200 chevaux-vapeur, répartie entre 40 écluses et alimentée d'une manière constante par l'abondant volume d'eau que la Garonne fournit au canal.

Ces chutes sont situées sur des dérivations latérales aux écluses, et se prêtent parfaitement à l'établissement d'usines. Elles pourront surtout être utilisées pour des minoteries, qui se trouveraient dans les conditions les plus favorables, placées comme elles le seraient, dans une contrée fertile en céréales et sur un canal donnant les plus grandes facilités de transport.

La Compagnie est autorisée, par l'art. 60 de son cahier des charges, à concéder ces chutes, moyennant redevance. Les personnes qui désireraient profiter de ces dispositions sont invitées à adresser leurs propositions à M. *Surell*, ingénieur en chef de la Compagnie, à Toulouse, rue Deville, 3.

Chemin de fer d'Orléans et prolongements.

SITUATION DES TRAVAUX. — ÉPOQUES D'OUVERTURE.

§ Ier. *Ligne de Bordeaux. — Section de Poitiers à Angoulême.*

Les travaux d'art et de terrassement exécutés par l'État n'ont été livrés à la Compagnie qu'à la fin du mois de mars. Depuis cette époque, et malgré une saison exceptionnellement pluvieuse, les travaux ont été poussés assez activement pour qu'aujourd'hui les rails soient posés pour une première voie sur les deux tiers de la longueur totale de la section, qui est de 113 kilomètres. Les ateliers de pose travaillent sans relâche par les deux extrémités de la ligne, et marchent ainsi à la rencontre l'un de l'autre. La voie pourra donc être entièrement posée pour la fin de juin ; le règlement du balastage qui doit recouvrir les traverses exigera ensuite une dizaine de jours. On a dès lors tout lieu d'espérer que le passage des trains sur la section de Poitiers à Angoulême et par conséquent le voyage complet de Paris à Bordeaux, pourra avoir lieu vers le 15 juillet.

Cette ligne n'étant pourvue que d'une seule voie, avec gares d'évitements, depuis Tours jusqu'à Libourne, le service ne pourra pas avoir, dès le commencement de son organisation, toute la régularité qui devra le caractériser plus tard, lorsque la seconde voie sera posée. La Compagnie entend d'ailleurs mettre la plus grande activité à combler cette lacune ; à cet effet, aussitôt après l'ouverture du chemin jusqu'à Bordeaux, on commencera la pose de la seconde voie entre Poitiers et Angoulême, de manière à permettre aux trains en marche de regagner sur cette section les retards qu'ils auraient pu éprouver entre Libourne et Angoulême ou entre Poitiers et Tours. On continuera ensuite, en prolongeant la section à double voie, d'une part, sur Libourne, et de l'autre, sur Poitiers. Trois mois environ seront nécessaires, à partir du 15 juillet, pour terminer ce travail ; on peut donc compter que la ligne entière de Paris à Bordeaux sera complétée à deux voies pour la seconde quinzaine du mois d'octobre prochain.

§ 2. *Ligne du Centre sur Clermont et Lyon. Section du Guétin à Varennes.*

Le chemin du Centre, concédé d'abord à la Compagnie jusqu'au Guétin, a été continué ensuite jusqu'à Nevers ; l'ouverture de cette section a eu lieu au mois de septembre 1850.

L'année dernière, la Compagnie d'Orléans a obtenu, en se fusionnant avec celles de Bordeaux, de Nantes et du Centre, la concession de plusieurs prolongements d'une grande importance, notamment du Guétin, sur le bord de l'Allier, à Moulins, Varennes et Saint-Germain-des Fossés, avec bifurcation de ce point sur Roanne, d'une part, et sur Clermont, de l'autre.

Le 9 mai dernier, la section du Guétin à Clermont (50 kilomètres) a été livrée à la circulation, ce qui a réduit à douze heures le trajet entier entre Paris et Vichy.

Le prolongement de Moulins sur Varennes, dont les travaux d'art, les terrassements et les stations sont à la charge de l'État, comme ceux de tout le reste de la ligne, est moins avancé, par suite de retards occasionnés par les enquêtes sur l'emplacement des stations ; la Compagnie n'a pas encore reçu livraison de celle de Varennes. On espère toutefois ouvrir cette section à la fin de juillet.

§ 3. *Ligne du Centre sur Limoges. — Section de Châteauroux à Argenton.*

La Compagnie a pris livraison de la plateforme entre Châteauroux et Argenton. La pose des rails est commencée à partir de Châteauroux ; elle sera vraisemblablement terminée pour le 15 septembre prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Obligations foncières.

Le deuxième tirage trimestriel des lots attachés aux obligations émises par la Société générale du crédit foncier de France, doit avoir lieu le 22 juin courant.

Ces lots sont au nombre de neuf et représentent ensemble une somme de 270,000 fr. ainsi répartie :

1 lot de...........	100,000 fr.
1 lot de...........	50,000
1 lot de...........	50,000
1 lot de...........	20,000
1 lot de...........	10,000
1 lot de...........	10,000
1 lot de...........	10,000
1 lot de...........	10,000
1 lot de...........	10,000
9 lots Ensemble..	270,000 fr.

Un tirage semblable a été fait le 22 mars, un troisième aura lieu le 22 septembre, enfin, le 22 décembre aura lieu un tirage de 20 lots, s'élevant ensemble à 390,000 fr., ce qui portera le total des sommes distribuées en 1853 à 1,200,000 fr. — Il en sera de même l'année prochaine.

Indépendamment des lots affectés aux certificats de dépôt représentant les obligations foncières, il est servi à ces titres un intérêt annuel de 3 0/0, soit de 6 fr., sur les 200 fr. versés par les souscripteurs primitifs.

En faisant le calcul des intérêts et des lots servis aux obligations foncières, et en comparant le résultat obtenu à celui que donne un calcul semblable fait sur les obligations de la ville de Paris (emprunt 1852), on arrive aux résultats suivants :

Cours des obligations de la ville.		Cours comparés des obligations foncières.
à 1,217 fr.	correspond à	1,050 fr.
à 1,233	—	1,075
à 1,247	—	1,100
à 1,262	—	1,125
à 1,276	—	1,150
à 1,290	—	1,175
à 1,300	—	1,192
à 1,304	—	1,200

Le dernier cours coté des obligations de la ville de Paris étant de 1,275 fr., le cours correspondant des obligations foncières devrait être, d'après cela, de 1,150 fr. Comme il est seulement de 1,060 fr., il est évident que l'on ne s'est pas rendu compte de la valeur réelle des obligations foncières ; c'est ce qui nous a décidé à reproduire les calculs donnés plus haut et déjà publiés par nous.

Ad. Blaise (des Vosges).

Situation de la Banque de France.

Le *Moniteur* publie ce matin la situation de la Banque de France arrêtée au 9 juin 1853.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 9 juin, à 534 millions ; il s'élevait, au 12 mai, à 511 millions. — Augmentation : 23 millions.

Le portefeuille, au 9 juin, est de 231 millions ; il était, au 12 mai, de 234 millions. — Diminution : 3 millions.

Les avances sur effets publics sont, au 9 juin, de 45 millions ; elles étaient au 12 mai, de 46 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer s'élèvent, au 9 juin, à 78 millions ; elles s'élevaient, au 12 mai, à 72 millions. — Augmentation : 6 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur est, au 9 juin, de 628 millions ; elle était, au 12 mai, de 669 millions.

En résumé, nous trouvons entre les deux situations, au 9 juin et au 12 mai 1853, les différences suivantes :

Augmentation de l'encaisse...	23,000,000
Diminution du portefeuille...	3,000,000
Diminution des avances sur effets publics..............	1,000,000
Augmentation des avances sur chemins de fer..............	6,000,000
lation..............................	41,000,000

F. Petit.

Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 9 juin 1853.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots....	406,516,459 13
Numéraire dans les succursales.	127,699,381 »
Effets échus hier à recouvrer ce jour....................	245,694 97
Portefeuille de Paris, dont 41,438,964 fr. 97 c., provenant des succursales.......	112,100,698 90
Portefeuille des succursales, effets sur place............	119,485,322 »
Avances sur lingots et monnaies	1,307,800 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.......	387,580 »
Avances sur effets publics français....................	34,745,836 10
Avances sur effets publics français dans les succursales...	10,730,350 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	60,864,200 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..........	17,593,759 »
Avances à l'État par le traité du 30 juin 1848............	75,000,000 »
Rentes de la réserve..........	10,000,000 »
Rentes, fonds disponibles.....	55,451,514 37
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales...	3,875,324 »
Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte..........	37,000 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales...	1,346,371 66
Divers......................	545,922 20
	1,041,873,210 33

PASSIF.

Capital de la Banque..........	91,250,000 »
Réserve de la Banque........	12 980,750 14
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation, de la Banque.............	475,787,000 »
Billets au porteur en circulation, des succursales.......	153,068,150 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales......	5,919,272 19
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales...	9,692,598 »
Compte courant du Trésor créditeur..................	88,023,829 22
Comptes courants de Paris....	159,716,139 06
Comptes courants dans les succursales..................	32,646,793 »
Dividendes à payer..........	309,899 25
Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales.	5,484,683 88
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	710,456 02
Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance.....	536,347 67
Divers......................	1,747,291 90
	1,041,873,210 33

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

Le Gouverneur de la Banque,

Comte d'Argout.

Éventualités de Bordeaux à Cette

(ancienne compagnie).

Le *Moniteur* a publié cette semaine la note suivante :

En exécution du décret impérial du 6 mars dernier, le Trésor public a remboursé, hier 7 courant, à l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Castres, la somme de 5,500,000 fr., formant la moitié du capital du cautionnement que cette Compagnie avait fourni à l'État.

Ce paiement a été effectué entre les mains de M. Tarbé des Sablons, liquidateur de la Compagnie, en présence et du consentement des membres du comité de surveillance de la liquidation, qui ont justifié des pouvoirs à eux conférés à cet effet.

Par suite de ce remboursement et de ceux qui ont été faits le 20 avril dernier à la Compagnie de Fampoux à Hazebrouck, et le 23 du même mois à la Compagnie de Lyon à Avignon, le décret du 6 mars se trouve complétement exécuté.

De son côté, le liquidateur de l'ancienne Compagnie, M. Tarbé des Sablons, nous adsesse la note suivante :

Paris, juin 1853.

Le liquidateur de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Cette, a touché au Trésor, le 7 de ce mois, les 5,500,000 francs formant la moitié du cautionnement de cette Compagnie, en vertu du décret impérial du 6 mars dernier.

Les représentants de la liquidation, frappés de l'inégalité considérable existant entre la position des anciens actionnaires de la Compagnie de Lyon à Avignon, qui recevront beaucoup plus que la somme représentant la valeur de leur cautionnement, et les actionnaires de Bordeaux à Cette qui n'en recevront que la moitié, ont exposé cette situation à l'Empereur et à Messieurs les ministres des travaux publics et des finances, et ils ont demandé avec instance que les anciens actionnaires de Bordeaux à Cette fussent admis dans une combinaison financière, qui sans rien coûter à l'État, pût ce-

pendant par les bénéfices qu'elle pourrait produire, compenser la perte énorme de 50 0/0 qu'ils subissent.

Les démarches faites jusqu'à ce jour, n'ayant pu encore obtenir de résultat, malgré l'accueil bienveillant fait à leur démarche par Messieurs les ministres, et le délai fixé pour accepter ou refuser les conséquences du décret du 6 mars, expirant le 6 juin, le liquidateur et les membres du comité de surveillance ont donné leur adhésion au décret.

La conséquence de cette adhésion est le désistement de toutes demandes en restitution du cautionnement de la Compagnie vis-à-vis de l'Etat par la voie contentieuse; mais nous connaissons trop le liquidateur pour croire qu'il ne poursuivra pas en justice gracieuse les réclamations qu'il a faites pour obtenir en faveur des intérêts qu'il défend depuis six années, un dédommagement quelconque qui, sans rien coûter à l'Etat, place les actionnaires de Bordeaux à Cette dans une situation analogue à celle des actionnaires de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

Nous sommes également persuadés qu'un gouvernement aussi équitable que celui de Sa Majesté se prêtera volontiers à des combinaisons qui rétabliront l'inégalité entre des actionnaires placés dans des situations absolument semblables.

La distribution des 5,500,000 francs a commencé aujourd'hui même.

(*Voir aux annonces.*)

G. Lenoir.

Chemins de fer de Rhône et Loire, de Lyon à Genève et de Saint-Rambert à Grenoble.

Le Sénat a délibéré dans sa séance du 6 juin sur les projets de loi relatifs à la concession des chemins de fer de Rhône et Loire, Lyon à Genève et Saint-Rambert à Grenoble.

Sur le rapport de M. Lefebvre-Duruflé, au nom de la Commission, le Sénat ne s'est pas opposé à la promulgation des trois projets de loi.

G. Lenoir.

Télégraphie privée.

La loi du 28 mai dernier vient d'abaisser la taxe des dépêches télégraphiques privées, qui est fixée, à partir du 1er juin courant, d'après les bases suivantes :

Pour une dépêche de un à vingt mots, il est perçu un droit fixe de 2 fr., plus 10 c. par myriamètre. Au-dessus de vingt mots, la taxe précédente est augmentée d'un quart pour chaque dizaine de mots, ou fraction de dizaine excédante.

Les nombres écrits en chiffres représentent autant de mots qu'ils contiennent de fois cinq chiffres, plus un mot pour l'excédant ; les virgules et les barres de division sont comptées pour un chiffre.

TARIF DES TAXES

Applicables aux dépêches télégraphiques privées, transmises de Paris aux bureaux suivants :

Trajet de Paris à	De 1 à 20 mots. fr. c.	Par dizaine de mots en sus. fr. c.
Agen,	9,30	2,325
Amiens,	3,50	0,875
Angers,	5,50	1,375
Angoulême,	6,50	1,625
Arras,	4,20	1,05
Auxerre,	3,80	0,95
Avignon,	9,40	2,35
Bar-le-Duc,	4,60	1,15
Bayonne,	10,10	2,525
Beauvais,	3,10	0,775
Blois,	3,90	0,975
Bordeaux,	7,80	1,95
Boulogne,	4,80	1,20
Bourges,	4,40	1,10
Brest,	9,50	2,375
Calais,	5,10	1,275
Cette,	10,70	2,675
Chartres,	2,90	0,725
Châlons-sur-Marne,	3,80	0,95
Chalon-sur-Saône,	5,90	1,475
Châteauroux,	4,70	1,175
Colmar,	7,70	1,925
Dieppe,	4,10	1,025
Dijon,	5,20	1,30
Douai,	4,50	1,125
Dunkerque,	5,60	1,80
Evreux,	3,10	0,775
Grenoble,	9,10	2,275
Havre (le),	4,30	1,075
Laon,	3,80	0,95
Lille,	4,80	1,20
Lorient,	8,00	2,00
Lyon,	7,10	1,775
Mâcon,	6,50	1,625
Marseille,	10,60	2,65
Metz,	6,00	1,50
Mont-de-Marsan,	9,10	2,275
Montpellier,	10,40	2,60
Mulhouse,	8,20	2,05
Nancy,	5,60	1,40
Nantes,	6.40	1,60
Nevers,	5,10	1,275
Nîmes,	7,90	2,475
Orléans,	3,30	0,825
Poitiers,	5,40	1,35
Quimper,	8,60	2,15
Rouen,	3,40	0,85
Saint-Etienne,	7,70	1,925
Saint Omer,	5,40	1,35
Strasbourg,	7,00	1,75
Tours,	4,40	1,10
Troyes,	3,80	0,95
Valence,	8,20	2,05
Valenciennes,	4,80	1,20
Vannes,	7 50	1,875

Recettes comparées des quatre premiers mois de 1852 et 1853.

NOMS DES COMPAGNIES	KIL. EXPLOITÉS		RECETTES DES		RECETTES TOTALES		RECETTES PAR KILOM.		AUGMENTATION
	1853	1852	VOYAGEURS.	MARCHANDISes	en 1853.	en 1852.	1853.	1852.	
Nord	710	710	3,947,669 »»	5,922,850 »»	9,870,519 »»	8,641,439 »»	13,902	12,171	14 2 0/0
Rouen	137	137	1,250,293 »»	1.802,564 »»	3,052,857 »»	2,771,062 »»	22,284	20,227	10 1 0/0
Havre	92	92	449,334 »»	840,011 »»	1,289,345 »»	1,125,056 »»	13,689	12,229	12 0/0
Lyon	383	383	2,886,153 »»	2,884,214 »»	5,770,367 »»	4,854,422 »»	15,092	12,675	19 0/0
Orléans	790	790	3,330,793 »»	5,881,742 »»	9,212,535 »»	8,271,494 »»	11,661	10,470	11 3 0/0
Section d'Angoulême	133	»	302,583 »»	355,293 »»	657,876 »»	»	4,946	»	»
Méditerranée	294	»	1,020,559 »»	1,357,609 »»	2,378,168 »»	»	8,089	»	»
Strasbourg	627	491	2,815,590 »»	3,845,667 »»	6.661,257 »»	3,881,775 »»	10,624	7,906	34 4 0/0
Bâle	141	141	369,410 »»	483.527 »»	852,937 »»	740,884 »»	6,049	5,254	15 0/0
Ouest	149	88	608.223 »»	400,648 »»	1,008,871 »»	»	6,771	»	»
Versailles (r. g.)	17	17	191,370 »»	»	191,370 »»	171,205 »»	11,257	10,070	12 8 0/0
Do (r. d.)	22	22	384,479 »»	»	384,479 »»	»	17,476	»	»
Saint-Germain	25	25	577,466 »»	»	577,466 »»	540,080 »»	23,099	21,603	7 0/0
Montereau	100	100	153,984 »»	226,787 »»	380,771 »»	397,683 »»	3,808	3,977	Réduction.
Sceaux	10	10	59,472 »»	»	59,472 »»	50,187 »»	5,947	5,009	17 0/0
S-Etienne à Lyon	57	57	604,843 »	1,305,701 »»	1,910,544 »»	1,614,001 »»	33.518	28,316	14 8 0/0
	»»	»»	»	»	»	»	»	»	»
	»»	»»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	3,687	3,059	18,952,221 »»	25,276,613 »»	44,228,834 »»	33,059,188 »»	11,996	10,807	11 0/0

Frontière badoise,	7,40	4,775
sarde,	9,50	2,375
belge,	7,50	—
suisse,	10,00	—

Plus 50 centimes pour port à domicile.

Communications télégraphiques sous-marines entre l'Angleterre, la Hollande et le Danemark.

Les communications télégraphiques sous-marines se multiplient. Tandis que la France et la Sardaigne s'occupent de relier au continent de la vieille Europe les îles de Corse et de Sardaigne, le littoral de l'Afrique et par suite l'Egypte et l'Inde, l'Angleterre, après s'être unie avec la France, la Belgique et l'Irlande, vient de déposer au fond de la mer un fil télégraphique qui la met en communication directe avec la Hollande. Enfin, de ce dernier pays, un télégraphe sous-marin vient d'être établi à travers le grand et le petit Belt, mettant ainsi en rapport l'Angleterre, la Hollande et le Danemark.

Voici, à l'égard de ces dernières communications, les renseignements publiés par les journaux anglais.

AD. BLAISE (des Vosges).

On vient de terminer avec succès un grand travail pour l'établissement d'une télégraphe électrique sous-marin entre l'Angleterre et la Hollande. Le câble va d'Oxfordness, sur la côte de Suffolk, à Schevening, sur la côte hollandaise, et s'étend en ligne droite sur une longueur de 115 milles. Les premières communications entre La Haye et l'Angleterre ont eu lieu jeudi, à neuf heures quinze minutes du matin, et des dépêches ont été adressées aussitôt d'Angleterre au roi de Hollande, et de sir Ralph Abercrombie, ministre anglais à La Haye, au comte de Clarendon. Le *Monarch* a servi à la pose du câble. Si l'on considère la longueur inusitée du câble, le mauvais temps qui a régné pendant l'opération et les difficultés de la côte, on doit mettre cette pose au nombre des plus hardies et des plus heureuses qui aient été faites par les ingénieurs télégraphiques.

— Il a été reçu du consulat danois à Lloyd une communication portant que le câble électrique sous-marin avait été établi avec succès à travers le grand et le petit Belt. Cette ligne télégraphique, qui se rattache à la ligne télégraphique hollandaise et s'étend d'Oxfordness à la Hollande, ouvre la communication électrique entre Londres et Copenhague.

Jurisprudence.

COUR IMPERIALE DE PARIS (1re ch.).

Présidence de M. de Vergès.

Audience du 6 juin.

CHEMIN DE FER DE CEINTURE. — TRAVAUX PUBLICS. — EXPERTISE. — COMPÉTENCE.

En matière de travaux exécutés par l'Etat, encore que le particulier qui se plaint de dommages résultant pour lui de ces travaux ait régulièrement assigné une autre personne que le représentant de l'Etat, le préfet, en cette dernière qualité, est recevable à interjeter appel de la décision intervenue sur cette assignation.

L'autorité administrative, étant seule compétente pour statuer sur la réclamation au fond de ce particulier, a seule aussi le droit, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, de prescrire les mesures provisoires d'expertise.

Cette dernière solution est depuis longtemps consacrée, notamment par deux arrêts de la première chambre de la Cour impériale, du 23 avril 1849, et autres arrêts subséquents de la même Cour; et l'objection qui avait pu s'élever auparavant, par suite de la distinction entre les dommages permanents et les dommages temporaires, est désormais définitivement tranchée par des arrêts de la Cour de cassation, du tribunal des conflits, et spécialement par un dernier arrêt de cassation du 29 mars 1852, au rapport de M. le conseiller Glandaz, concluant M. Rouland, avocat général, duquel il résulte que l'appréciation de tous les dommages sans exception, permanents ou temporaires, résultant de l'exécution des travaux publics, est du domaine des Conseils de préfecture et du Conseil d'Etat.

Dans l'espèce, M. Ducrocq a assigné en référé MM. les administrateurs et directeur de la Compagnie du chemin de fer de ceinture, en la personne de M. Conche, ingénieur de 1re classe, directeur en chef de ladite Compagnie, à fin de nomination d'un expert pour constater l'abaissement du sol, opéré par les travaux de la Compagnie au-devant de deux maisons appartenant au sieur Ducrocq, cours de Vincennes, n° 48, et rue du Talus, les torts qui en résultent et le montant du préjudice.

M. le président du Tribunal, prononçant par défaut, a commis en effet, attendu l'urgence, M. Rohault de Fleury, expert, qui paraît avoir commencé son examen.

M. le préfet de la Seine, agissant au nom de l'Etat, a interjeté appel de l'ordonnance.

Me Dehaut, son avocat, a fait remarquer qu'il n'existait point de compagnie du chemin de fer de ceinture; que ce chemin était, au contraire, exécuté par l'Etat, qui y consacrait 5 millions, et recevait seulement des cinq compagnies intéressées à cette exécution 5 millions de subsides; en sorte que l'assignation avait été à tort donnée à un directeur quelconque de cette compagnie.

Au fond, l'avocat se bornait à rappeler la jurisprudence de la Cour.

Me Guyard, pour M. Ducrocq, repoussait l'appel du préfet, qui n'avait pas été partie à l'ordonnance, et demandait que la mesure prise par M. le président sortit effet, attendu l'urgence.

Mais, sur les conclusions conformes de M. Barbier, substitut du procureur général impérial,

« La Cour,

» En ce qui touche la validité de l'appel interjeté par le préfet;

» Considérant qu'il est constant que les travaux du chemin de fer de ceinture sont exécutés par l'Etat, dont le préfet est le représentant; que, si l'Etat a été cité irrégulièrement en la personne de Conche, ingénieur, le préfet n'en avait pas moins le droit d'interjeter appel de l'ordonnance qui est intervenue;

» En ce qui touche la question de savoir à quelle juridiction doit être portée la demande de Ducrocq;

» Considérant que la demande de Ducrocq tendait à être indemnisé pour préjudice causé par l'administration de l'Etat à sa propriété; qu'aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII, la juridiction administrative était seule compétente pour en connaître aussi bien pour la mesure d'instruction dont s'agit que pour le fond même de la demande;

» Infirme; dit qu'il n'y a lieu à référé. »

CONCESSIONNAIRE DE CHEMIN DE FER DÉCHU. — CAUTIONNEMENT CONFISQUÉ. — RÉCLAMATION D'ENTREPRENEURS CONTRE L'ÉTAT. — REJET.

Lorsqu'un concessionnaire de chemin de fer est frappé de déchéance, et que son cautionnement est confisqué au profit du gouvernement, les entrepreneurs qui ont travaillé pour ledit concessionnaire, et qui n'ont pas contracté avec l'État, ne sont pas fondés à faire imputer sur les fonds du cautionnement confisqué le montant des travaux qui leur sont dus.

Ainsi jugé par réformation d'un arrêté du Conseil de préfecture de l'Allier, en date du 1er décembre 1849, qui condamnait l'État à payer aux héritiers et créanciers du sieur Labriantais, entrepreneur de la construction du chemin de fer projeté entre les mines de Montet-aux-Moines et la rivière de l'Allier, le montant des travaux exécutés par cet entrepreneur, en imputant ce paiement sur le cautionnement fourni par la Compagnie concessionnaire de ce chemin de fer.

M. Bouchard, conseiller d'État, rapporteur; Me Dufour, avocat des héritiers et des créanciers du sieur Labrillantais; M. de Forcade, maître des requêtes, commissaire du gouvernement.

Chemin de fer du Nord.

EXPOSITION DE DUBLIN.

La Compagnie du chemin de fer du Nord s'est entendue avec les bateaux de la Manche et les chemins anglais et irlandais, pour organiser un service direct de Londres à Dublin pendant la durée de l'exposition qui a lieu en ce moment dans cette dernière ville.

Par suite de ces arrangements, la Compagnie du Nord délivre des billets aller et retour, valables pour deux mois, au prix de 225 fr. pour la 1re classe, et de 150 fr. pour la 2me. — On ne peut pas à moins de frais visiter l'un des pays les plus intéressants du nord de l'Europe.

G. LENOIR.

PARTIE TECHNIQUE.

Résistance des matériaux de construction.

I.

Les forces auxquelles les matériaux de construction doivent résister sont celles qui produisent : l'extension, — la compression, — la flexion, — et la torsion.

La théorie et l'application algébrique de ces

quatre efforts de résistance font l'objet de quatre paragraphes, dont se compose l'ouvrage que M. le général d'artillerie Morin vient de publier sous le titre de : *Leçons de mécanique pratique*. (Résistance des matériaux.)

Les matériaux employés généralement dans les travaux publics sont les métaux, le fer; les végétaux, le bois et les cordes; et, enfin, les minéraux, la terre et les pierres.

J'examinerai dans le présent compte-rendu du travail de M. Morin, la résistance sous ses quatre faces, en faisant ressortir surtout l'application de ces théories à l'établissement des chemins de fer et de leur matériel.

§ 1er. — EXTENSION.

L'expérience prouve que les allongements, de même que les raccourcissements ou concontractions, sont proportionnels, dans certaines limites, aux forces qui les produisent. Cette réaction attractive ou répulsive est l'élasticité, laquelle une fois altérée entraine l'extension permanente, et non pas la flexion permanente, comme M. Morin l'appelle. La flexion est produite quand la force agit perpendiculairement sur l'axe du prisme, — qui est la forme normale des matériaux soumis aux présentes recherches. L'extension permanente a lieu — et c'est ici le cas — quand la direction de la force est parallèle à l'axe du prisme. Du reste, toute déformation est suivie de quelque altération, dans laquelle le temps et la durée d'action des efforts jouent un grand rôle.

Avant de passer à l'examen de l extension des différents matériaux, je donnerai, d'après M. Morin, la définition du *coefficient ou module d'élasticité*, dont il sera souvent question, et qui est la force de la traction longitudinale, dans certaines limites, divisée par la section multipliée avec l'allongement élastique.

Résistance du fer à l'extension. — L'auteur cite les essais qui ont été faits en France aux forges de la marine, à Guérigny, et en Angleterre, par M. Hodgkinson. Ce sont ces dernières expériences sur la résistance du fer qui ont principalement servi de texte au travail de M. Morin, et dont il résulte :

1° Que si l'élasticité du fer doux commence à s'altérer sous des charges moindres que celles que supporteraient des fers durs ou d'autres métaux, alors la rupture n'a lieu qu'après des allongements beaucoup plus considérables; cette déformation est un indice, un avertissement de l'altération de l'élasticité, tandis que la rupture des métaux durs a lieu brusquement et sans qu'une altération notable de l'élasticité ait pu avertir de l'imminence de cette rupture, ce qui, du reste, est généralement connu;

2° Que l'altération de l'élasticité étant une fois produite, les allongements croissent beaucoup plus rapidement par rapport aux charges qu'avant cette altération, et que par conséquent il importe, pour les constructions, de connaître la limite des charges d'extension à laquelle cette altération commence à se produire. De plus, afin que les vibrations et les efforts accidentels n'exposent pas les pièces à des efforts de traction et à des tensions qui puissent altérer leur élasticité, il est bon de calculer les dimensions de ces corps, en s'imposant la condition que la charge moyenne permanente qu'ils devront supporter ne produise pas des allongements supérieurs à la moitié environ de ceux pour lesquels commence l'altération de l'élasticité;

3° Que la valeur du coefficient d'élasticité n'est à peu près constante qu'entre les limites où les allongements sont proportionnels aux charges.

En consultant le relevé des expériences dont les principes précédents sont les conclusions, et en les traduisant en chiffres, on obtient comme règle pratique :

« Que jusqu'à la charge de 15 kilogrammes par millimètre carré, les allongements croissent proportionnellement aux charges, et qu'il en est de même pour les allongements permanents;

» Qu'au delà de cette charge et surtout à partir de celle de 18,75 kilogrammes par millimètre carré, les allongements totaux et les allongements permanents croissent très-rapidement, et plus que proportionnellement aux charges; mais qu'à partir de la charge de 22 kilogrammes par millimètre carré, la proportionalité des allongements recommence, mais dans un rapport plus grand que celui qui correspondait aux petites charges, et que les allongements permanents croissent très rapidement et beaucoup plus vite que les allongements totaux à partir d'une charge de 15 kilogrammes par millimètre carré;

» Et enfin, que les valeurs du module d'élasticité sont constantes, tant que les allongements sont proportionnels aux charges et tant que la valeur moyenne, d'après ces expériences, est de E = 19,845,440,000 kilogrammes. »

D'autres expériences donneraient le chiffre de 19,359,158,500. Mais je crois que dans la pratique, il suffit de prendre le coefficient donné par Navier, et qui est de 20,000,000,000. Il faudra même s'en tenir à ce dernier coefficient; car, à mon avis, les expériences précédentes sont beaucoup plus théoriques que pratiques; aucun expérimentateur n'a cherché à vérifier si le temps de durée, qui augmente les allongements permanents quand la charge reste suspendue, ne contribue pas aussi à la faire disparaître quand elle est enlevée; à cette circonstance s'ajoute encore celle de la flexion ou du tassement des pièces de l'appareil d'expérimentation lui-même.

Dans les appréciations précédentes, on a fait abstraction du poids des pièces de fer soumises à l'extension; mais dans les machines d'épuisement et dans les sondages, il est nécessaire de tenir compte du poids propre, souvent très-considérable, des tiges soumises à un effort de traction. M. Morin trouve que la longueur à laquelle il serait prudent de s'arrêter pour les tiges en fer à section uniforme, est de 1,039 mètres, et qu'une tige de 3,895 mètres se romprait sous son propre poids; ce qui prouve que des tiges de sonde très-longues, comme celle du puits de Grenelle, doivent avoir la forme d'un tronc de pyramide renversé.

Résistance de la fonte à l'extension. — Des expériences analogues aux précédentes ont été faites sur la fonte de quatre espèces différentes, et les résultats en ont été représentés graphiquement; on a pris les allongements pour abcisses et les charges pour ordonnées dans le tracé de la courbe. L'on a reconnu qu'entre des limites assez étendues et jusqu'à la charge d'environ 6 kilogrammes par millimètre carré, les allongements sont sensiblement proportionnels aux charges, ainsi que les allongements élastiques; et que sous des charges plus grandes, les allongements croissent plus rapidement que les charges, mais néanmoins assez lentement.

Le coefficient moyen d'élasticité est E = 9,096,070,000 kilogrammes. Il varie depuis la plus faible charge essayée 0,75 kilog. par millimètre carré, jusqu'à la plus forte, qui a été de 10 kilog., l'allongement par mètre courant, dans ces limites, est de $\frac{1}{1,400}$; cette valeur varie de $\frac{1}{12}$ de la plus forte ou de la plus faible. La proportionnalité est moins exacte pour la fonte que pour le fer forgé. Dans l'un comme dans l'autre cas, la traction doit être dirigée dans le sens de l'axe de figure de la pièce; car, appliquée le long de l'une des faces dans la direction des arrêtes, elle produit la rupture par un effort égal au tiers de celui qu'il faudrait faire dans le premier cas.

Les expériences qui ont été faites dans le but de constater une différence de résistance dans les fontes fabriquées à l'air chaud ou à l'air froid, n'ont pas donné des résultats définitifs; l'influence de la température de l'air sur la fonte n'agit pas toujours dans le même sens.

La résistance des cylindres contre une pression qui tend à augmenter leur diamètre ou à les faire éclater, peut facilement être déterminée par le calcul : pour que ces cylindres résistent d'une manière permanente, il faut donner à la pression une valeur bien inférieure à celle qui produirait la rupture par extension.

D'après la pratique ordinaire, adoptée par les constructeurs anglais, la pression sur les cylindres des presses hydrauliques ne dépasse pas 6 kilogrammes par millimètre carré. En France, on ne va pas aussi loin. M. Morin pense qu'il convient de ne pas dépasser un effort de 4,000 tonnes par mètre de surface.

Pour les *tuyaux de conduite des eaux et des gaz*, on ajoute à l'épaisseur déterminée pour résister à la pression intérieure, une épaisseur constante, afin de les mettre à l'abri des accidents et des chocs résultant du transport et de la pose, ce qui donne pour le fer un chiffre de 6,000,000 kilogrammes (au mètre carré) et de 2,170,000 pour la fonte applicable aux conduites d'eau et un chiffre de 3,000,000 applicable aux *chaudières à vapeur*.

Quant à l'épaisseur de la partie cylindrique, qu'on donne également au fond ou à la base du cylindre qui oppose à l'arrachement une résistance plus grande que la surface latérale, — on se sert des mêmes chiffres; mais du moment où le fond ne fait pas corps avec le cylindre, et qu'il est assemblé par des boulons, la pression ne s'exerce plus sur le fond même, mais sur les boulons, dont le nombre, l'espacement et le diamètre est facile à calculer.

En appliquant ces données à l'une des presses à fourrage de l'Algérie, sorties des ateliers de constructeurs anglais, le général Morin trouve que l'épaisseur du métal n'est pas suffisante pour résister à une force de 660 tonnes (charge calculée de la soupape). Aussi est-il arrivé qu'un de ces cylindres s'est rompu brusquement de haut en bas et s'est séparé en deux parties, d'après un plan passant par l'axe; il en a été de même d'une des presses du pont-tube Britannia qui s'est rompue.

L'auteur entre dans un examen détaillé des défauts que présentent quelquefois les cylindres coulés et qui proviennent, la plupart du temps, de l'inégalité de refroidissement et du retrait du métal en fusion, qui a pour suite des fissures imperceptibles à la vue, mais cependant capables d'occasionner des ruptures. Il en est de même des vides dans le corps du métal des presses hydrauliques, et dans lesquels l'eau peut s'introduire et occasionner l'explosion. On peut diminuer ces inconvénients en agrandissant, avec soin, dans le premier cas, les angles rentrants intérieurs des cylindres en fonte, et, en deuxième lieu, en insérant dans le canal de passage des presses un tuyau en cuivre rouge, afin d'empêcher l'eau de filtrer dans les chambres du métal.

L'application de cette théorie aux projectiles creux fait voir que la résistance d'une sphère à la rupture est la même que celle d'un cylindre creux de même diamètre.

Voici maintenant une dernière observation sur *l'énergie des efforts de dilatation*. — On sait que si l'on remplit d'eau une sphère en fonte, et si on ferme solidement l'ouverture par une vis, puis si on la laisse exposée à la gelée, l'eau dont le volume augmente en se solidifiant, détermine la rupture de la bombe; ce qui montre que l'eau exerce par sa force de dilatation un effort qui s'élève au moins à une pression de 1,228 atmosphères.

Résistances des tôles et de leurs assemblages. — Dans une série d'expériences la rupture de la tôle a été sensiblement constante, tandis que l'allongement extrême correspondant à la rupture, a été au contraire très-irrégulier; la résistance des tôles dans le sens du laminage ou dans le sens transversal varie de 18 0/0 en faveur de la direction des fibres; d'après un autre expérimentateur, il n'y aurait pas de différence sensible pour la résistance dans le sens des fibres ou dans le sens perpendiculaire.

En France, des essais ont été faits à ce sujet il y a trente ans; mais ils ne sont pas suffisants pour permettre d'en déduire des conclusions exactes.

Les expériences dont j'ai rendu compte dans les numéros 516 et 518 du *Journal des chemins de fer*, sous le titre de *Résistance des ponts en fer*, ont donné pour résultat :

« La solidité des plaques rivées une fois est à celle des plaques rivées double, comme 742 à 1,000;

» La solidité des plaques non rivées est à celle des plaques rivées deux fois, est à celle des plaques rivées une fois, comme 100 est à 70, est à 56. »

» Les boulons ou rivets qui réunissent les plaques de tôle sont exposés à être rompus par glissement ou cisaillement transversal des fibres. M. Morin tire des expériences faites à ce sujet en Angleterre, les conclusions suivantes :

« La résistance à l'arrachement par glissement ou par cisaillement transversal est proportionnelle à l'aire de la section transversale du boulon, et presque la même que celle d'une barre de même section que le boulon, exposée à une traction longitudinale. »

Pour proportionner les rivets ou les boulons à la force des tôles qu'ils doivent unir, il faut faire en sorte que la somme des sections des rivets d'un joint soit égale à l'aire de la tôle conservée entre les trous. »

Résistance des bois. — Les expériences sur la résistance des bois à la rupture par extension, sont au nombre de deux; il en résulte :

1° Que la résistance du chêne à la rupture par extension, est proportionnelle à la section transversale des pièces;

2° Que cette résistance est indépendante de la longueur des pièces quand celle-ci est assez faible pour que le poids propre du solide n'entre pas en ligne de compte;

3° Qu'elle est moyennement de 9,76 kilogrammes par millimètre carré;

4° Que les circonstances de la croissance du bois n'exercent pas une grande influence sur sa force.

La résistance comparée des câbles en chanvre goudronné ou en fils de fer a fait l'objet de nombreuses recherches et dont voici les principaux résultats. La résistance moyenne à la rupture des câbles de chanvre goudronné employé pour la marine anglaise est de 4 kilogrammes par millimètre carré, valeur inférieure à celle admise dans la marine française.

Quant aux chaines en fer, il paraît que le métal employé dans ce but perd de sa force, qui se trouve réduite dans le rapport de 40 à 34.

Pour déterminer les charges limites ou l'effort de traction qu'on peut faire supporter aux corps d'une manière permanente, il ne suffit pas d'appliquer la limite de la charge qu'une pièce donnée peut supporter par chaque unité de section; pour les cas ordinaires de la pratique, il faut se mettre à l'abri de l'effet des surcharges et des efforts accidentels; il est donc prudent de s'imposer la condition que la charge permanente soit telle que l'allongement ne dépasse pas la moitié de celui qui correspond à la limite d'élasticité.

Les résultats tirés des expériences directes sont malheureusement encore trop peu nombreux pour qu'on puisse en tirer des conclusions précises.

Dans les travaux, il convient d'admettre la moitié de la charge de la limite d'élasticité; pour les constructions très-légères, on peut donner les trois quarts.

Des expériences concluantes manquent également sur l'influence du recuit pour les grosses pièces de fer, telles que les essieux, qui paraît les rapprocher de l'état cristallin. Le courant électrique altère pendant sa durée l'élasticité des métaux, qui reprennent leurs qualités primitives dès que le courant a cessé.

Dans un tableau synoptique établi avec une grande clarté, l'auteur a donné le chiffre des charges qu'on peut faire supporter avec sécurité aux diverses espèces de bois, de métaux et de pierres.

§ 2. — COMPRESSION.

Les expériences faites en France sur la compressibilité des corps sont très-incomplètes. M. Morin a essayé de combler cette lacune en ajoutant à ces expériences celles faites en Angleterre.

Voici un abrégé très-succinct des conclusions pratiques qu'on peut tirer de ce relevé.

Résistance du bois à la compression. — La charge d'écrasement portée à 420 kilogrammes par centimètre carré pour le chêne et pour le sapin de meilleure qualité doit être réduite à 1/7 pour les charges permanentes.

Les travaux de Rondelet, de Gauthey et de Vicat donnent, à mon avis, pour un sujet aussi simple, tous les renseignements dont on peut avoir besoin dans la pratique; ils ont, du reste, servi de texte à presque toutes les citations de M. Morin.

Il en résulterait que la charge qu'on peut faire porter à des bois soumis aux efforts de compression, d'une manière permanente, est le tiers de celle qui produirait l'écrasement; c'est à ce rapport qu'on devrait s'arrêter pour obtenir la sécurité convenable.

L'ensemble des expériences sur les pierres et les maçonneries peut fournir les règles suivantes :

1° Les qualités physiques des pierres, telles que la dureté, la pesanteur spécifique, la couleur, ne peuvent pas servir d'indice pour juger exactement de la résistance; il est nécessaire de recourir à des expériences spéciales sur chaque espèce de matériaux.

2° Dans une même carrière, des pierres qui proviennent du ciel ou *toit*, et du fond ou mur des couches, qui sont en général moins denses, sont aussi moins résistantes que celles du milieu.

3° Pour des figures semblables, la résistance est proportionnelle à l'aire des sections transversales.

4° Pour une même nature de pierre, la résistance est la plus grande possible, quand l'échantillon a la forme cubique.

5° La résistance d'un cube étant représentée par l'unité, celle du cylindre inscrit, posé sur la base sera 0,80; celle du même cylindre, posé sur une arrête, sera 0,32, et celle de la sphère inscrite 0,26.

6° Les pierres dures cèdent fort peu à la pression et se divisent tout à coup en lames et en aiguilles, sans consistance, qui se réduisent facilement en poussière.

7° Les pierres tendres se partagent, dans les premiers instants de la rupture, en pyramides ou en cônes, ayant pour bases les faces supérieures et inférieures.

8° La résistance des supports diminue d'autant plus qu'ils sont composés d'un plus grand nombre de parties.

9° Enfin, dans les constructions ordinaires on ne doit charger les maçonneries en pierre de taille et les maçonneries en moellons, que du vingtième du poids que pourraient supporter, sans s'écraser, les matériaux dont elles sont composées.

Les efforts de compression que l'on peut faire supporter avec sécurité et d'une manière permanente aux matériaux de maçonnerie, sont résumés dans un tableau qui comprend l'énumération des pierres volcaniques, calcaires, des briques, du plâtre et des mortiers. Ce travail peut être consulté avec fruit. Il serait à désirer que des expériences semblables fussent faites sur l'usure des pierres par le frottement, c'est-à-dire les dalles ou autres matières dont on recouvre les trottoirs et les passages.

Résistance de la fonte à la compression. — Les expériences suivantes, sur les compressions élastiques et permanentes de la fonte sont extraites du rapport de la commission d'enquête sur l'emploi du fer dans les railways, instituée en 1849 par le parlement anglais.

Les barres soumises à l'essai avaient 3m,05 de longueur sur 6c.q.,45 de section; elles étaient contenues dans un bâtis en fer qui les empêchait de fléchir.

D'après ces expériences, les compressions, soit totales, soit élastiques, sont, entre des limites très-étendues, proportionnelles aux charges. Quant aux valeurs absolues des compressions permanentes, elles sont, jusqu'à des charges de 10 à 12 kilogrammes par millimètre carré, tellement faibles, que, dans la pratique, on peut les négliger.

La valeur du modèle d'élasticité pour la compression, ne diffère pas beaucoup de celle pour l'extension. La valeur en moyenne est E=8,950,447,000 kilogrammes.

La résistance de la fonte à la rupture par l'écrasement est sensiblement proportionnelle à l'aire de la section transversale; elle est de 4 à 8 fois aussi grande que la résistance à l'extension.

En comparant la résistance de la fonte à celle du fer, on remarque que la compression arrive plus tard, ou sous de plus fortes charges que pour le fer. Mais, comme la fonte se déforme davantage à charge égale, il y a lieu, en général, de préférer le fer à la fonte.

Les lois sur la résistance et les dimensions des supports isolés en fonte sont encore très-peu connues; celles données par la théorie sont loin d'être confirmées par la pratique. Il sera, dès lors, toujours très-intéressant de consulter les essais qui ont été entrepris à ce sujet.

La question qui a pour la pratique une grande importance, est celle relative aux colonnes pleines et aux colonnes creuses. Les charges que ces dernières peuvent supporter avec sécurité sont plus fortes que celles des colonnes pleines, de même diamètre extérieur; le diamètre intérieur devant être de 4/5 du diamètre extérieur.

Les efforts de compression ou de tension plusieurs fois répétés, exercent une influence notable sur l'allongement ou la compression permanente, par suite des modifications que le solide éprouve pendant ces efforts. Ces effets s'observent surtout dans les métaux coulés à de grandes profondeurs.

Un exemple remarquable dans ce genre a été observé sur une presse hydraulique destinée à produire des tuyaux de plomb continus, par l'action d'une pression exercée sur le plomb à l'état pâteux. La pression dans le cylindre s'élevait jusqu'à 13,600 atmosphères, et on essayait sans succès l'emploi de cylindres en fonte de 0m,305 d'épaisseur. Ils se déchiraient à l'intérieur et les fentes s'accroissaient graduellement jusqu'à l'extérieur. Une augmentation d'épaisseur ne produisait pas de surcroît dans la résistance, et après avoir brisé ainsi plusieurs cylindres de fonte, on eut recours à un cylindre en fer forgé de 0m,203 d'épaisseur.

Dans les premiers essais, le diamètre intérieur du cylindre s'augmenta tellement que le piston devint trop petit; on fit un nouveau piston plus fort qui bientôt fut aussi trop étroit; cet effet s'étant répété plusieurs fois, on était sur le point de renoncer même au cylindre de fer, lorsqu'en mesurant son diamètre extérieur on s'aperçut qu'il n'avait pas augmenté et l'on en conclut que le métal s'était comprimé et que cet effet devant avoir un terme, le cylindre pourrait atteindre le but proposé. C'est ce qui est arrivé, et par la suite, le cylindre en fer forgé a fait un très-bon usage.

La fonte est employée sous la forme *d'arcs dans les ponts de chemins de fer*. Toutes les parties d'un arc sont également comprimées par des efforts normaux à la section transversale. La principale charge d'un arc est le plus souvent son propre poids. La charge de ces sortes de pont est d'ailleurs très-différente, selon les circonstances. La plus forte, de 4,40 kilog. par millimètre carré, est celle du pont d'Austerlitz.

D'après les expériences sur la résistance de la fonte à la compression, l'élasticité ne s'altère que sous des pressions au dessus de 16 à 17 kilogrammes par millimètre carré. Ce sont moins les charges, que les effets de contraction et de dilatation résultant des changements journaliers de température, qui sont une cause de fatigue considérable pour les ponts en fer; par suite de la fermeture et de l'ouverture opposées des joints, et dont les effets inverses ont lieu par le refroidissement. Ces variations produisent, tout comme les charges accidentelles, des exhaussements du cintre, aux dangers desquels on obvie en ayant soin de laisser agir librement la dilatation.

Je vais passer maintenant à la deuxième partie du compte-rendu, qui comprend les expériences sur la flexion et la torsion.

ÉMILE WITH,
Ingénieur civil.

Correspondance.

Paris, 6 juin 1853.

MONSIEUR LE RÉDACTEUR,

Nous avons lu avec attention l'article que vous avez bien voulu faire paraître aujourd'hui sur les opérations de notre Société, et nous vous remercions des termes bienveillants dans lesquels il est conçu.

Permettez-nous seulement de vous faire observer que vous émettez une assertion dont la rectification importe à nos intérêts.

Vous dites que « l'apport, fait par les fondateurs, de la clientèle de la maison de banque » a été représenté par 2,000 actions libérées.»

Cette phrase pourrait donner lieu à des interprétations erronées.

L'apport de la clientèle de l'ancienne maison de banque L. Bechet père et fils et J. Dethomas a été *gratuit*, et les deux mille actions souscrites par les gérants ont été payées de leurs deniers propres.

Nous comptons sur votre obligeance pour voir paraître dans le prochain numéro de votre journal un article explicatif, dans le sens que nous vous indiquons.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

BECHET, DETHOMAS et Ce.

Attribution et compétence des juges de paix en matière de chemins de fer.

(Suite.)

L'essartement a lieu dans tous les bois et forêts, sans distinction de ceux qui appartiennent à l'État, aux communes ou aux particuliers. Cette servitude imposée aux propriétaires des bois riverains des grandes routes trouve son dédommagement dans les avantages que le voisinage de ces routes leur présente pour l'exploitation de leurs forêts. Il ne faut pas perdre de vue, d'ailleurs, qu'elle n'enlève pas aux propriétaires la jouissance de leur terrain; ils sont seulement tenus d'en changer le mode de culture sur une zone de soixante pieds.

Les forêts riveraines des chemins de fer sont-elles assujetties à cette servitude?

L'affirmative sur cette question ne serait pas douteuse si le texte de l'art. 3 de la loi du 15 juillet avait été adopté tel qu'il avait été présenté par le gouvernement. Il y était dit, en effet, en termes généraux, que les règlements concernant *les plantations des arbres le long des grandes routes* seraient applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer. Mais cette disposition fit place à celle du § 2 de l'art. 3, où il n'est question que de *la distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés*. M. le ministre des travaux publics a, depuis, reconnu lui-même que la servitude *d'essartement* établie par l'ord. de 1669, ne concernait point les forêts riveraines des chemins de fer, et, par conséquent, tout propriétaire serait parfaitement en droit de repousser par voie de complainte toute injonction qui lui serait faite d'avoir à essarter les parties de forêts existantes dans une zone de vingt mètres à partir du bord extérieur du chemin de fer.

Cette servitude ne peut, non plus, frapper des arbres isolés qui seraient plantés dans la même zone. Ainsi que nous l'avons vu plus haut, pag. 27 et 161, le minimum de distance, pour les arbres isolés plantés dans le voisinage les grandes routes, a été fixé à un mètre par l'art. 90 du déc. du 16 déc. 1811. Or, ce qui ne saurait être exigible pour les routes ne peut le devenir, pour les chemins de fer, qu'en vertu d'une disposition qui n'existe pas dans la loi, l'art. 3 précité se référant uniquement aux dispositions existantes.

6. Les compagnies exploitant des chemins de fer étant des *entrepreneurs de transports*, ou, en d'autres termes, des *voituriers*, tombent, à ce titre, sous l'application de l'art. 2, § 2, de la loi du 25 mai 1838, aux termes duquel « les juges de paix prononcent sans appel, jusqu'à la valeur de 100 fr., et à charge d'appel, jusqu'au taux de la compétence en dernier ressort des tribunaux de première instance, sur les contestations entre les voyageurs et les *voituriers*, pour *retards, frais de route*, et *perte* ou *avarie d'effets accompagnant les voyageurs*. »

Chacun de ces derniers mots mérite un examen particulier.

7. *Voituriers.* — L'assimilation des *entreprises de chemins de fer* aux *commissionnaires de transport* et *voituriers*, quant à la responsabilité civile qu'entraînent leurs rapports avec le public, résulte de nombreuses décisions judiciaires, entre autres d'un arrêt de la C. de cass. du 27 déc. 1848, et d'un arrêt de la C. d'appel de Paris du 5 déc. 1850. Les juges de paix ne doivent donc pas hésiter à connaître des demandes formées contre ces compagnies dans les limites fixées par l'article précité.

8. *Retards.* — Ce mot s'applique à toute circonstance qui, par le fait d'une compagnie de chemin de fer, abstraction faite des cas de force majeure ou de cas fortuit prévus par l'art. 1148, C. civ., empêche l'arrivée, soit du voyageur, soit des marchandises dont il se fait accompagner, aux heures fixées par les règlements du chemin de fer, ou une convention particulière passée entre eux. (C. civ., article 1147; C. com., art. 97, 102 et 104.) Ces principes ont été consacrés par la C. d'appel de Paris, dans l'espèce suivante :

Les sieurs Ledat et Robineau, associés pour le commerce des bestiaux, avaient chargé, le 25 juillet 1847, au chemin de fer de Tours, pour arriver à Choisy *à cinq heures quarante minutes du matin*, le lendemain lundi 26 juillet, cinquante-cinq bœufs et vaches, pour l'approvisionnement du marché de Sceaux.

Ces bêtes, parties de la gare de Tours, le 25 juillet, par le convoi de cinq heures un quart du soir, n'arrivèrent à Choisy qu'à huit heures quarante minutes, au lieu de cinq heures quarante minutes, et ne purent arriver à Sceaux qu'à onze heures du matin, c'est-à-dire deux heures après l'ouverture du marché.

Les sieurs Ledat et Robineau ne crurent pas devoir, dans ces circonstances, payer le prix du transport, tant que l'indemnité qu'ils se croyaient en droit de réclamer n'aurait pas été réglée, et, dès le 28 juillet 1847, ils formèrent leur demande contre les compagnies des chemins de fer de Paris à Orléans et d'Orléans à Tours; ces compagnies conclurent reconventionnellement au payement de 880 fr., pour prix de transport, à raison de 16 fr. par tête de bétail. Le tribunal rendit un jugement aux termes duquel les sieurs Ledat et Robineau, déclarés non recevables dans leur demande, étaient condamnés à payer aux compagnies de chemins de fer le prix du transport des bestiaux par elles effectué pour leur compte, et, en outre, en tous les dépens.

Ledat et Robineau interjetèrent appel de ce jugement.

A la Cour, comme en première instance, ils exposaient que le retard avait été préjudiciable, tant à cause de l'état d'épuisement et de fatigue dans lequel étaient arrivés les bestiaux par la chaleur du jour, que parce que l'arrivée simultanée de ces bestiaux et d'un grand nombre d'autres venant de la Touraine et du Berry, après que des acheteurs s'étaient retirés ayant fait leurs achats, pendant ces deux heures, avait opéré une baisse subite et avait forcé les sieurs Ledat et Robineau de vendre à vil prix. Ils disaient que l'une des obligations principales des entreprises de chemins de fer est d'effectuer avec célérité les transports de marchandises et de bestiaux qui leur sont confiés; que cette obligation résulte de l'art. 26 du cahier des charges, de la nature des choses, de l'art. 50 de l'ord. du 15 nov. 1826, et de l'art. 1146 du C. civ.

La Cour, infirmant la sentence des premiers juges, a condamné les Compagnies à 710 fr. d'indemnité envers les appelants, ordonnant que cette somme entrerait en compensation jusqu'à due concurrence avec le prix du transport réclamé par les Compagnies (5 déc. 1850.)

9. *Frais de route.* — Quoique le prix du transport, tant pour les personnes que pour les marchandises, soit fixé par les tarifs de chemins de fer, des contestations peuvent naître entre les voyageurs et les Compagnies, par suite de quelques circonstances imprévues, dont l'appréciation, dans ce cas, appartient au juge de paix.

L'administration du chemin de fer de Paris à Rouen avait exigé du sieur B., avoué dans cette dernière ville, un supplément de prix de 1 fr. 60 c. pour la remise de ses effets qu'elle ne lui avait rendu qu'après deux jours de retard, par suite d'une erreur d'enregistrement dont elle imputait la faute à ce voyageur. Celui-ci paya la somme demandée, mais sous toutes réserves, et cita la Compagnie en restitution devant le juge de paix du 1er arrondissement de Paris.

Voici la sentence portée par ce magistrat, à la date du 23 oct. 1846:

« Attendu que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen est responsable des faits de ses agents et des erreurs qu'ils peuvent commettre;

» Attendu que, lors de la présentation des bagages par les voyageurs, ceux-ci n'ont aucun moyen de surveillance à leur disposition pour s'assurer si les effets par eux présentés sont régulièrement enregistrés, et déposés ensuite sur le train à la place qu'ils doivent occuper;

» Attendu que l'explication donnée par la Compagnie n'est pas admissible en présence du bulletin qu'elle a délivré et qui l'oblige vis-à-vis des voyageurs;

» Que c'est donc à tort que la Compagnie a exigé et perçu le droit de transport, comme objet de messageries, sur les colis appartenant au sieur B., qui devaient être transportés avec lui, et ne donnaient lieu à aucune perception au-delà du prix de la place du voyageur;

» Ordonne la restitution de la somme indûment perçue, etc. »

10. *Perte ou avarie d'effets accompagnant les voyageurs.* — Le mot *effets* comprend toutes les valeurs mobilières accompagnant les voyageurs, même les objets précieux. (C. de Paris, 7 mai 1838.)

Ici s'appliquent, dans toute leur étendue, les principes de responsabilité civile développés: 1° dans le jugement du tribunal de Brest que nous avons textuellement cité ci-dessus, p. 183, et rendu à l'occasion d'une malle perdue par une administration de messageries; 2° dans un autre jugement du tribunal de la Seine, du 18 février 1851, cité p. 152, et relatif à la perte de deux sacs de nuit, par l'administration du chemin de fer du Nord, au préjudice de la dame Lloyd.

— M. Duvergier, dans son commentaire de la loi du 25 mai 1838, dit que « dans plusieurs administrations on prend la précaution de délivrer aux expéditeurs ou voyageurs un bulletin portant qu'au cas de perte des effets, il ne sera payé, à titre d'indemnité, qu'une somme de 150 fr., et que celui *qui accepte sciemment un récépissé dans lequel est inséré une pareille mention, se soumet à la condition qu'elle exprime; qu'il est lié par une convention tacite dont la force obligatoire est incontestable.* » Ces principes sont parfaitement justes, mais encore faut-il qu'il soit établi, par les faits de la cause, que le voyageur doit être réputé avoir accepté *sciemment* la clause restrictive de la responsabilité de l'entrepreneur de transport. Dans tous les cas où cette acceptation réelle, quoique tacite, est douteuse, les Compagnies de chemins de fer ne sont pas admissibles à s'en prévaloir. *Leur responsabilité s'étend à la valeur entière des objets perdus, sauf aux sommes d'argent, quelque minimes qu'elles soient,* qui seraient contenues dans la malle du voyageur, et dont celui-ci n'aurait pas fait la déclaration, *attendu que le transport des espèces métalliques est assujetti à un droit spécial établi par le tarif.*

Ces propositions résultent d'un jugement du tribunal civil de Tours cité ci-après, et qui complète, en la rectifiant sur un point, la doctrine émise dans une sentence du juge de paix de Tours, du 4 mars 1847, ainsi conçue:

« Attendu, en droit, qu'aux termes de l'art. 1784, C. civ., les voituriers par terre sont responsables de la perte des choses qui leur ont été confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues par cas fortuit ou force majeure; et que, suivant l'art. 1149 du même code, les dommages-intérêts doivent, en général, être égaux au préjudice causé;

» Et, en fait, attendu qu'il est reconnu au procès que le sieur Degaille, parti de Blois pour Tours, le 12 janvier dernier, par le train du chemin de fer, n° 2, en compagnie du sieur Poitevin, a fait enregistrer quatre colis, au nombre desquels était une malle qui a été perdue; — Attendu, par conséquent, que les défendeurs doivent indemniser le sieur Degaille de la perte qu'il a éprouvée; — Quant au chiffre de cette indemnité; — Attendu, d'une part, que si l'administration du chemin de fer a pris soin de faire imprimer, au dos des bulletins qu'elle délivre aux voyageurs, qu'en cas de perte d'effets il ne sera jamais alloué plus de 150 fr. pour une malle, à moins que la valeur n'en ait été constatée au départ; cette mesure ne peut être considérée comme équivalant à la convention dont parle l'art. 1152 C. civ., puisque le plus souvent elle n'est connue du voyageur (encore faut-il qu'il sache lire) que lorsque ses bagages sont déjà entre les mains de l'administration, et chargés sur le wagon qui doit les transporter; — Attendu, dès lors, que l'administration est mal fondée à prétendre qu'elle seule, et par un simple avis imprimé sur les bulletins de départ, peut réduire la responsabilité que font peser sur elle les art. 1784 et 1149; — Attendu, d'autre part, que le prix de la malle perdue et des effets qu'elle contenait a été évalué par le demandeur à une somme qui ne nous semble pas exagérée, et que, eu égard à sa profession, on est fondé à croire que ladite malle contenait les effets dont il a donné le détail, et que lesdits effets ont été estimés à leur juste valeur; — Attendu que les effets perdus pouvant être retrouvés et représentés tôt ou tard au demandeur, cette circonstance doit encore faire penser qu'il ne réclame que ce qui lui est justement dû, puisque, si le contraire lui était prouvé contre lui, il serait exposé à une action en répétition et en dommages-intérêts de la part de l'administration du chemin de fer; — Et attendu que, dans ces circonstances, il y a lieu d'adjuger les conclusions du sieur Degaille, à la charge par lui, cependant, d'affirmer par serment, conformément à l'art. 1369 C. civ., que la malle perdue contenait tous les effets détaillés dans sa demande, et qu'ils étaient bien réellement ensemble d'une valeur de 440 fr. 50 c.; — Par ces motifs, et par jugement en premier ressort, nous condamnons les administrateurs-directeurs du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, à payer au sieur Degaille la somme de 440 fr. 50 c. qui lui est due pour la valeur de sa malle et de ses effets perdus, mais à la charge cependant, par ce dernier, d'affirmer par serment, etc. »

Sur l'appel par la compagnie du chemin de fer est intervenu, à la date du 23 nov. 1847, un jugement du tribunal civil de Tours, dont voici le texte:

« Le tribunal: — En ce qui touche la somme de 65 fr. espèces, que le sieur Degaille prétend avoir été contenue dans la malle perdue: — Attendu qu'il y avait obligation pour lui de faire une déclaration spéciale à cet égard; que cette obligation résultait des dispositions des articles 1784, 1785 et 1786 C. civ.; — Qu'elle était d'autant plus étroite, que le cahier de la Compagnie de Bordeaux fixe un tarif plus élevé pour le transport de l'argent que pour celui des objets ordinaires, et qu'en ne déclarant pas la somme de 65 fr., Degaille a privé la compagnie du bénéfice auquel elle avait droit pour le transport de ladite somme;

» A l'égard des autres chefs: — Adoptant les motifs du premier juge, — Ordonne que ce dont est appel sortira effet, sauf en ce qui concerne la somme de 65 fr. argent dont la compagnie du chemin de fer sera dispensée de tenir compte au sieur Degaille, etc. »

11. *Modifications du service.* — Les compagnies de chemin de fer ont le droit absolu de modifier le service des transports, et notamment de supprimer un train, lorsqu'elles ne se sont pas obligées à le maintenir pendant un temps déterminé. — Lorsqu'un train spécial a été établi pour le service d'un ou de plusieurs négociants, ceux-ci en ont la jouissance exclusive, et un négociant étranger à la convention n'a pas le droit d'exiger que le chemin de fer l'en fasse profiter. (Trib. com. Seine, 12 décembre 1850.)

12. *Compétence.* — Une compagnie de chemin de fer doit être assignée au lieu du siége social déterminé par ses statuts et son cahier des charges. En conséquence est nulle l'assignation donnée à la compagnie, en la personne du préposé de l'une des stations, et au lieu de cette station, même pour une contestation relative à un transport de marchandises.

La Cour suprême l'a ainsi jugé, en cassant, par un arrêt du 15 janvier 1851, un jugement du tribunal de commerce du Havre, qui avait retenu la connaissance d'une action en dommages pour perte et avarie d'effets, intentée devant lui à la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre.

« En statuant ainsi, porte l'arrêt, le tribunal de commerce a violé les art. 69, 86 et 70 C. pr. civ., attendu qu'aux termes de ces articles, les

sociétés commerciales doivent, sous peine de nullité, *être assignées en leur maison sociale*; que, d'après les statuts le siége de la compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre est à Paris;... Qu'il n'est pas constaté qu'elle ait établi, à l'égard des tiers traitant avec elle, des agents ou préposés chargés de la représenter et de recevoir les assignations à elle adressées, etc. »

A. Bost, ancien préfet.

(Extrait du *Correspondant des Justices de paix*, journal mensuel.)

Forges.

SAINT-DIZIER, 5 JUIN.

Pas de mouvement dans les prix des fers et des fontes. La demande a satisfait les producteurs, bien qu'il ne se fasse plus d'affaires marquantes. Les cours sont restés fermes à la cote suivante :

FERS LAMINÉS, *de fonte au bois* :

Première classe,		335 fr.
Petit roud,		400

FERS BATTUS, *demi roche à la houille* :

Marchands,		350 360
Petite forge,	25 fr. en sus.	
Bandages percés,	30 id.	
Martinet,	80 id.	
Essieux,		370

FERS BATTUS, *demi-roche au bois* :

Marchands,	370 380 fr.
Cornettes,	380 385

FILS DE FER, *à la houille* :

1,000 kilog., n° 20, 420 fr.
Pour chaque numéro inférieur, 15 fr. en sus.

FILS DE FER, *au bois* :

Fils de fer ordinaires, la botte,	4 fr. 50 c.
D° à Paris,	4 50
Fils à clous, n°s 18-19 20 *au bois*,	4 30
D° à Paris,	4 35

FONTES :

Fonte à fer à Saint-Dizier,	170 175 fr.
Fonte pour fusion n° 1 St-Dizier,	190 195
Id. n° 2,	180 185

PARIS.

Cette place présente du calme pour la commande des fers. On cite une seule affaire importante : un marché de fers au coke à 340 fr.

Les fontes se raisonnent ainsi : fonte française n° 1 200 fr., anglaise 350 fr., écossaise 250 fr., belge moulage 160 fr.

Le prix de la pointe n'a pas varié, et sera encore maintenu à 48 fr. le n° 20.

DORDOGNE.

Un avis de la foire de Saint-Mémoire, à Périgueux, nous apprend qu'il s'y est fait de nombreuses transactions en fers et en bois. Ce marché a relevé un peu la situation des usines.

O. Saupique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Erratum. — La nouvelle de la fusion des hauts-fourneaux de Hourpes, annoncée par le Journal l'*Anère*, de St-Dizier, et reproduite par nous, n'a pas été faite avec les établissements de M. Leclercq, de Valenciennes, mais avec ceux de M. Leclercq, de Maubeuge. La maison Rothschild, dont il était question dans le même article, n'intervient dans l'affaire que comme maison de banque, dépositaire des fonds.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 28 mai.

Les rails sont très-demandés. Les fers manufacturés sans variation. Les fontes en gueuses d'Ecosse ont eu plus de fermeté. On a payé 51 sh. comptant pour les numéros mélangés et 53 sh. à six mois du terme.

On écrit de *Glasgow*, 26 mai :

Depuis nos derniers avis, le prix des gueuses d'Écosse a été ferme à 54 sh. Mais il n'a été fait que peu d'affaires à ce prix. Les cours ont fermé à 52 sh 6 d ; 52 sh. 9 d. Les n° 1, bonnes qualités, sont à 52 sh. 0 d. Les fers manufacturés sont très-demandés à de bons prix.

Fers et charbons en Belgique.

Liége, 27 mai.

Nous sommes encore sans variations dans nos prix de fers marchands, rails, tôles, etc. Des commandes assez nombreuses ont été reçues cette semaine à des prix très-bien soutenus.

Rien d'important à signaler sur les fontes d'affinage; elles restent fermes à 95 fr. par tonne pour 1854.

La fonte de moulage se place toujours facilement aux prix cités. Il en est de même des charbons gras.

— On mande de Charleroi, 29 mai :

Nos établissements métallurgiques sont surchargés de besogne et de commandes. Toutefois, les fontes et les fers restent aux taux de notre dernière mercuriale. Il y a pas lieu qu'ils s'élèvent, puisqu'il y'a, quant à présent, impossibilité de contracter de nouveaux engagements.

A Fontaine-l'Evêque, la ferronnerie et la chaudronnerie prennent une extension considérable. Cette ville est en voie de récupérer son activité d'autrefois, plus prospère encore si un chemin de fer direct la reliait bientôt aux Flandres.

Pour ce qui concerne les charbons, nous ne citerons qu'un fait; on compte soixante bateaux en chargement dans le bras de la Sambre; les lines comme gailletles, tout part, rien ne reste aux carreaux des fosses ni aux rivages. Le charbon n'attend pas le bateau, c'est celui-ci qui attend le charbon.

Le fret pour Paris est à 10 fr. ; pour Bruxelles à 3 fr. 60.

Voici, pour les principaux produits métallurgiques belges exportés vers la France, le mouvement des affaires pendant les quatre premiers mois des années 1851, 1852 et 1853, en ce qui concerne les quantités mises en consommation en France.

Les exportations de zinc ont été en 1851 de 33,954 quintaux; en 1852, de 17,325, et en 1853, de 20,200 quintaux métriques.

Le mouvement des fontes et des houilles est en progrès; le chiffre des exportations pendant les quatre premiers mois de chacune des trois années ci-dessus, s'élève respectivement pour les fontes à 74,894, à 75,039 et à 127,292 quintaux métriques; pour les houilles, à 4,368,414, à 5,293,967 et à 5,433,786 quintaux métriques.

BOIS.

Le calme que nous signalions, il y a quinze jours, sur nos ports, se prolonge encore. Il semble que la vente du printemps se passe, et pourtant, malgré l'activité donnée aux travaux à Paris, les achats des marchands de cette ville n'ont pas été plus forts que pendant les années précédentes.

On a vendu de l'entrevous ordinaire 130 fr., de l'échantillon 170 fr.

On écrit de Paris :

Les bois à brûler paraissent se ressentir de l'amélioration générale. Des marchés de traverses, c'est-à-dire de bois de hêtre flotté du Morvan, viennent de se passer à raison de 65 à 70 fr. le décastère. C'est une hausse sensible, car on nous a assuré qu'un des plus grands propriétaires de la Nièvre avait abaissé ses prix il y a quelques mois, jusqu'à 50 fr., et qu'un marché considérable avait été conclu à ce taux.

O. Saupique.

(Extrait de l'*Ancre*, de St-Dizier.)

Correspondance.

M. R. D., à Caen. — N° 1, oui. — N° 2, il est impossible de répondre d'une manière positive à ces questions. Tout cela est probable ; rien n'est certain. — N° 3, s'abstenir. — N° 4, tout dépend des événements politiques. Si vous vendez, vendez le 5 et le 7. — N° 5, veuillez envoyer un ordre formel. — N° 6, pris note, intérêts en juillet. — N° 7, non. — N° 8, Orléans, Lyon, Strasbourg.

M. X., à V. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, à l'émission des titres, oui. — N° 4, pas encore déterminé.

M. X. C., à P. L. — N° 1, rien de décidé à cet égard. C'est le sort qui désignera les séries destinées à être converties en obligations. N° 2, oui. — N° 3, il en reste. — N° 4, cela dépend des événements politiques.

M. XX., à Rouen. — N° 1, oui, mais pas tout-à-fait dans la proportion d'un pour une. — N° 2, cela dépend du moment de l'émission; peut-être aucune. — N° 3, non. — N° 4, l'unique cause est la crainte de la guerre.

M. D. C., à Fécamp. — N° 1, oui. — N° 2, vous le trouverez dans le *Journal des Chemins de Fer* numéro du 7 mai.

M. M., à Lunéville. — Reçu, fait. — N° 1, non. — N° 3, entravée. — N° 4, mauvais. — N° 5, oui. — N° 6, très-mauvais, surtout au point de vue de l'avenir.

M. A. B., à Roubaix. — N°s 1 et 2, parce que n°s 2 et 3 sont plus anciennes et leur crédit mieux établi. — N° 3, le n° 1 n'a pas de taux d'émission, parce qu'elles proviennent d'échange. N° 4, vendez le 6, et prenez 4 et 5.

M. B., à Saint-Quentin. — N° 1, reçu, fait, — N° 2, non. — N° 3, immédiatement. — N° 4, ils se valent. — N° 5, c'est possible. — N° 6, la *Caisse des actions réunies*.

M. T., à Paris. — La Compagnie rembourse; présentez vous à la caisse de *Saint-Germain*.

M. D., à Paris. — N° 1, Orléans, Nord, Strasbourg. — N° 2, oui.

M. O., à Nîmes. — Nous allons tâcher de vous procurer les numéros demandés. — N° 2, la caisse unique est l'affaire d'Orient. — N° 3, on ne croit pas à la guerre.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1853.

86,433 voyageurs	310,731	95
Bagages, marchandises, etc.	341,391	30
Total	652,123	25

Semaine correspondante de 1852.

88 910 voyageurs	306,380	10
Bagages, march., etc.	254 826	17
Produit total	561,206	27

Recette totale du 1er janvier au 3 juin.

1853	13,060,487	24
1852	11,094,339	31

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 29 mai au 4 juin 1853.

19,716 voyageurs	99.668 fr.	70 c.
Bagages, marchandises, etc.	105,799	50
Total de la semaine	205 468	20
Total de l'exercice courant	4,077,685	40
Semaine correspondante de 1852	173 763	85
Exercice correspondant de 1852	3,723,034 fr.	15 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 29 mai au 4 juin 1853.

11,569 voyageurs	35.096 fr.	50 c.
Bagages, Marchandises, etc.	50,520	95
Total de la semaine	85,617	45
Total de l'exercice courant	1,105 979	70
Semaine correspondante de 1852	77 101	25
Total de l'exercice correspondant	974,610 fr.	85 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 29 mai au 4 juin 1853.

Grande vitesse.) 32,450 voyageurs.	229,462	75
Petite vitesse.) bag., marchand.	163,440	05
Total de la semaine	392,902 fr.	80 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	7,369,811	65
Total	7,762,714	45
Semaine correspondante de 1852	340,497	45
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	6 324.263	10
Total de l'exercice correspondant	6,664,760	55

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 23 au 29 mai 1853.

14,723 Voyageurs	29,141	45
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	25 511	70
Total	54,653	15
Semaine correspondante de 1852	48,120	91
Recette totale du 1er janv. au 29 mai.	1,102.759	59
Dº 1852	892 868	86
Différence en faveur de 1853	209,890	73

Chemin de fer de Paris à Orléans.

AVEC SES PROLONGEMENTS.

(Longueur exploitée, 974 kilom.)

Du 29 mai au 4 juin 1853.

Voyageurs	277,174	07
Bagages, marchandises etc.	348 955	96
Total	626,130	03
SECT. D'ANGe. — Voyageurs	29,428	10
— Bagages, march., etc.	22,041	33
Totaux	677,599	46
Semaine correspondante de 1852	539,081	44
Différence en faveur de 1853	138,518	02
Recettes du 1er janv. au 4 juin 1853.	12,245,116	87
Dº de la section d'Angoulême	936 464	35
Total	13,181,581	22
Recette correspondante de 1852	10.972 997	41
Différence en faveur de 1853	2,258,583	81

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—21e semaine.

Du 21 au 27 mai 1853.

52,671 voyageurs	230,862 fr	60 c.
Marchandises	264,139	13
Total de la semaine	495 001	73
Recettes antérieures	8 044.191	83
Total général	8,539,193	56

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 30 mai au 5 juin 1853.

Ouest. —10,907 voyageurs, gr. vitesse.	45.782 74
Petite vitesse	25,270 84
Total	71,053 58
Rive gauche. — 32,915 voyag.	30 664 75
Total	101,718 33
Rive droite. — 52,534 voyag.	57.607 65
Total	159,325 98
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	55,543 80
Rive gauche	17,328 70
Total	72,872 50
Rive droite	33,586 40
Total	106,458 90

Recette tot. du 1er janvier au 5 juin 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,745,964 f.	32 c.
Id. 1852	1,466,730	31

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1853.

3,289 voyageurs	10,283 fr.	55
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,013	70
Total de la semaine	25,297	25
Semaine correspondante de 1852	22 431	90
Différence en faveur de 1853.	2,865 fr.	35 c.
Recette du 1er janv. au 3 juin 1853.	504 865	30
Recette correspondante de 1852	514,331	05
Différence en faveur de 1852	9,465 fr.	75 c.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 21 au 27 mai 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	39,911	85
Bagages et marchandises	45,085	40
Total de la semaine	84,997	25
Semaine correspondante de 1852	81,519	55
Augmentation	3,477	70
Recettes du 1er janv. au 27 mai 1853	1,708,959	43
— — 1852	1,487,819	85
Augmentation	221,139	58

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	26,583	05
Bagages et marchandises	35,730	50
Total de la semaine	62,313	55
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	147,310	80
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	3,047,234	37

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire.

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de mai 1853.

11,103 Voyageurs	8,528 27
27,192 t. 411 Marchandises	37,279 31
Total	45,807 58
Mois correspondant de 1852	36,740 58
En faveur de 1853	9,067 »
Recettes totales au 31 mai 1853	193,896 26
— au 31 mai 1852	170,216 98
Augmentation en faveur de 1853	23,649 28

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

Chemin de fer d'Anvers à Gand.

	1853.	1852.	1851.
Voyageurs	33,699 50	30,386 50	28,327 35
Bagages	683 79	572 98	540 52
Bétail	2,276 45	1,798 65	1,735 70
Marchandises	16,585 75	17,923 53	13,666 95
	53,245 49	50,681 66	44,270 52

Ce résultat présente une augmentation en 1853 de fr. 2,563 83 c. sur 1852, et de fr. 8,974 97 sur 1851.

Chemin de fer de Sceaux.

Mois de mai 1853.

	Voyag.	Recettes.	Bag. Messag.	Total.
1853.	73,107	36,531 35	493 45	37,024 80
1852.	66,122	33,601 30	408 65	34,009 95
En faveur de 1853.	6,985	2,930 05	84 80	3,014 85

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Heures des départs Mat.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.
Paris .. Dép.	8 15	10 »	12 15	4 »	8 20
Pontoise. Dep.	8 58	» »	1 »	4 53	9 30
Creil. . Dép	10 20	11 23	2 20	6 15	10 50
Compiègne	11 15	midi	3 15	7 10	11 50
St-Quentin Ar.	1 18	» »	5 15	9 10	1 20

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Heures des départs Mat.	Mat.	Soir.	Soir.
Paris... Dép.	7 30	10 »	1 »	11 »
Creil	8 17	11 10	2 16	1 5
Amiens	10 15	1 5	5 »	4 5
Abbeville	11 34	1 55	6 17	5 15
Boulogne Ar.	1 »	3 30	8 25	7 40

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE, VALENCIENNES.

STATIONS	Heures des départs Mat	Mat	Mat	Mat	Soir	Soir	Soir	Soir.	Soir
Paris D	6 30	7 30	10 »	11 »	1 »	4 »	7 30	8 »	11 »
Amiens	11 20	9 55	12 15	2 30	4 10	8 20	9 40	11 5	1 5
Arras	» »	11 36	» »	4 20	» »	» »	11 2	12 53	0 »
Douai	» »	12 10	» »	5 5	» »	» »	11 35	1 27	7 »
Lille A.	» »	1 »	» »	6 5	» »	» »	12 20	» »	4 »
Valenc. A	» »	1 »	» »	5 55	» »	» »	» »	2 25	8 »

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	Heures des départs Mat	Mat	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille	12 35	6 30	minuit	8 »
Hazebrouck	1 41	7 45	12 55	9 30
Saint-Omer	2 10	8 20	1 22	10 08
Calais	3 »	9 30	2 10	11 30 mat
Dunkerque	3 »	9 35	6 »	11 » mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

STATIONS.	Heures des départs Mat.	Mat	Soir.		
Paris. .. Dép	7 30	11 45	8 »		
Bruxelles. Arr	1 45 »	9 15	5 45 »		
	soir		mat	mat.	soir.
Bruxelles Dép	6 30		7 »	10 15	3 »
Malines	» »		7 40	10 50	3 35
Liége	12 30		10 50	1 21	6 50
Aix-la-Chap. A	3 »		2 »	4 »	9 30
Cologne	5 »		4 15	6 »	» »
	mat.		soir.	soir.	soir.

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

STATIONS.	Heures des départs Soir	Mat.	Mat.	Mat.	Mat.
Cologne. ... Dép.	11 30		6 30	8 »	11 30
Aix-la-Chapelle	1 30		9 »	10 »	1 45
Liége	3 50	8 »	12 »	12 00	3 »
Malines	8 20	11 50	3 50	2 30	8 11
Bruxelles ... Arr	6 45	11 20	1 30	3 15	6 35
	mat	soir.			
Bruxelles ...... Dép.	8 »	1 15	soir. 6 30		
Paris .... Arr.	5 » soir.	10 45 mat	5 30 mat.		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de **Paris** pour **St-Denis**, **Enghien** et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint-Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres, place de l'Abbaye, au Grand-Barrage.

Nos d trains	31 mat	33 mat.	35* mat	37 mat	39 mat.	41 mat	43 soir	45 soir.	47 soir	49 soir	51 soir	53 soir.	55 soir.	57 soir.	59 soir.
Paris . D	7 25	8 »	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	1 30	2 30	3 30	4 30	5 »	5 30	6 30	7 3?
Saint-Denis	7 40	8 11	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	1 41	2 41	3 41	4 41	5 11	5 41	6 41	7 4?
Enghien	7 52	8 20	8 51	9 50	10 51	11 50	12 50	1 51	2 50	3 50	4 51	5 20	5 51	6 50	7 5?
Pontoise A	8 20		9 25		11 25			2 25			5 25		6 25		

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre.

LIGNES D'ORLEANS, DU CENTRE ET DE CORBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

STATIONS.	Mixte	Avant Midi. Omn.	Direct	Après Midi. Omn	Étampes.	Omn.	Malles Tours	Malles Centre
Paris .... Départs.		8 »	9 35	12 15	3 45	5 45	7 15	7 10
Étampes		9 50	10 17	2 14	5 50	7 44	8 34	9 1
Orléans .... Arrivées		12 »	12 30	4 15		9 45	10 10	10 40
Orléans .... Départs	6 35	12 40		4 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		12 53	
Vierzon	9 14	2 35		3 40			12 41	
Bourges	10 30	2 37		6 »			1 20	
Nérondes	11 41	4 25		9 2			2 27	
Nevers .... Arrivées.	12 45	5 15		9 55			3 15	
Vierzon ...... Départs.	0 35	2 53		»			1 1	
Châteauroux ... Arrivées.	12 »	4 40		»			2 25	

Départs de **Paris** pour **Corbeil**	Mat.	Soir	Soir.	Soir	Dép de Corbeil	Mat.	Matin.	Soir	Soir
	9 30	12 45	5 5	9 15		7 55	11 »	2 45	8 2

Départs d'**Orléans** pour **Paris** 7 h. 5, 11 h. matin, 2 h. 30, 4 h. soir, 12 h. 15, 12 h. 30 mat.
— de **Vierzon** pour **Paris** 8 h. 30 matin, 12 h. 58, 9 h. 55 soir.

LIGNE D'ORLÉANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi. Mixte	Omn	Omn	Direct	Après Midi. Omn	Omn	Direct
Paris .... Départ.	»	»	8 »	9 35	12 15	5 15	7 1
Orléans ...... Arriv	»	»	12 »	12 30	1 15	9 45	10 10
Orléans ...... Départ.	»	7 30	midi 30		4 35	10 35	
Blois	»	9 22	2 18		6 19	11 50	
Tours .... Arr.	»	11 13	4 10		9 10	1 10	
Tours .... Départ.	6 35		4 25			1 31	
Châtellerault	8 1		9 17		»	3 9	
Poitiers ...... Arr.	10 15		7 53		»	3 56	

Départs de **Poitiers**: 5 h. 10, 9 h. 5 matin, 3 h. 35 soir.
— de **Tours**: 6 h. 35, 7 h. 55 matin, 1 h. 5, 9 h. 5 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi. Mixte	Omn	Direct	Après Midi. Omn	Malles
Paris .... Dép.	»	8 »	9 35	5 45	7 15
Orléans .... Dép.	»	12 30		10 25	
Tours .... Arr.	»	4 10		1 40	
Tours .... Dep	7 25	4 15		1 45	
Saumur	8 34	6 50		3 14	
Angers .... Arr.	10 57	8 17		4 30	
Nantes	1 45	11 8		6 40	

Départs de **Nantes**: 6 h. 15, 8 h. 25 matin, 2 h. 25 soir.
— de **Tours**: 4 h. 08 matin; 1 h. 50 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS.	Av. Midi omn.	dir.	omn.		Après Midi. dir.	omn	omn.	omn	mixte	poste
Paris . D.	8 25	9 25	midi.	»	»	»	4 25	7 25	8 25	11 »
Maisons	8 31	» »	12 20	»	»	»	4 50	7 34	»	»
Poissy	9 15	» »	12 18	»	»	»	5 12	8 11	»	»
Mantes	10 20	» »	1 50	»	»	»	6 15	9 7	»	»
Vernon	11 12	10 50	2 34	»	»	»	7 »	9 50	»	»
Rouen .. A.	11 55	12 »	4 15	»	»	»	9 35	11 20	3 15	2 3
Rouen .. D.	1 »	12 15	4 20	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot	2 10	1 6	5 52	»	»	»	»	»	»	
Havre . A.	3 30	2 »	7 05	»	»	»	»	»	6 5	
Rouen . D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	3 20	
Dieppe . A.	» »	2 15	7 15	»	»	»	»	»	6 15	

Poissy et Mantes.

Mantes mat.	Poissy jusq. mat.	mat
11 »	7 »	10 »
11 34	7 20	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour. matin 6 45	Retour soir. 4 16	soir. 5 20

Dép de Rouen pour Dieppe 7 15, 10 25 ; — pour le Havre 0 », 8 35.

Départs de **Havre** pour **Paris**: — 7 h., 10 h. 45 matin; — 6 h., 10 h. soir.
— de **Dieppe** pour **Paris**. — 7 h. 10 h. 30, matin. — 5 h. 10, 9 h. 45, soir.
— de **Rouen** pour **Paris** — 6 h. 15, 12 h. 35 mat.; — 1 h. 25, 6 h., 8 15 soir, minuit.
— de **Mantes** pour **Paris** — 6 h. 45, 9 15, mat.; — 1 h. 15, 3 h. 20, 6 30, 8 h. 30 soir.

LIGNE DE STRASBOURG.

Heures des Départs de Paris.

DIST	STATIONS.	Avant Midi. omn. 1.	omn. 3	omn. 5.	omn 7.	direct 11	Après Midi. omn 17.	omn 21	dir 25
kil	Paris	»	»	»	6 45	9 20	1 »	5 30	7
24	Lagny	»	»	»	7 51	10 0	1 49	6 19	8
45	Meaux	»	»	»	8 05	10 27	2 30	6 30	8
66	La Ferté-sous-Jouarre	»	»	»	8 41	10 54	2 56	7 29	8
142	Epernay	»	»	»	11 »	12 31	5 15	8 45	10
172	Châlons	»	»	4 45	11 50	1 05	6 05	12 30	11
205	Vitry-le-François	»	»	3 36	12 40	1 48	6 55	»	12
254	Bar-le-Duc	»	»	8 35	2 05	2 56	8 2	»	1
291	Commercy	»	»	7 50	0 15	3 40	8 35	»	2
353	Nancy	»	5 30	9 44	3 35	5 15	11 11	»	2
385	Lunéville	»	6 32	10 41	3 30	6 45	»	»	4
431	Sarrebourg	»	0 »	12 19	5 08	7 31	»	»	6
458	Saverne	5 45	0 50	1 40	8 50	0 18	»	»	7
501	Strasbourg	7 40	10 05	2 25	10 15	3 12	»	»	8

Départs de **Strasbourg** 5 h. 45, 10 h. 25 matin; 4 h. soir.
— **Sarrebourg** 7 h. 56 matin; 12 h. 14 5 h. 54 soir.
— **Lunéville** 9 h. 25 matin; 1 h. 30, 7 h. 15 soir.
— **Nancy** 6 h. 20, 10 37 matin, 2 h. 28, 0 h. 13 soir.
— **Commercy** 8 h. 08 matin, 12 h. 24, 3 h. 56, 9 h. 43 soir.
— **Bar-le-Duc** 6 h. 19 matin; 1 h. 20 1 h. 57, 10 h. 32 soir.
— **Vitry-le-François** 10 37 matin, 2 h. 57, 5 h. 52, 11 h. 32 soir.
— **Châlons** 12 h. 33, 5 h., 11 h. 28 matin, 2 h. 44, 6 h. 31, 10 h. soir.
— **Meaux** 7 h., 12 h. matin; 3 h. 10, 3 h. 30, 7 h. 33, 8 h. 15, 9 h. 60 soir (9 h. 35) les dimanches et jours de fêtes seulement.
Arrivé à **Paris** 1 h. 30, 8 h. 25 3 h. 56 matin; 4 h. 10, 8 h. 56, 3 h. 50 soir.
NOTA. Les trains poste et omnibus comprennent des voitures 1re, 2e et 3e classes.

LIGNE DE FORBACH.

DIST	STATIONS.	Avant midi. 31.	33.	35.	Après midi 37.	39
»	Nancy	3 20	8 20	11 »	5 16	6
341	Frouard	3 30	6 48	11 10	5 27	8
361	Pont-à-Mousson	4 08	7 25	11 33	6 04	9
391	Metz	4 30	9 10	12 51	7 00	10
492	Forbach	6 50	»	2 45	3 30	»

Départs de **Forbach** pour **Nancy**: 3 h., 11 h. mat.; 4 h. 30 soir.
— **Metz** pour **Nancy** 7 h. 10 2 h. 05 matin, 12 h. 41, 3 h. 6 h. 31 soir.
— **Pont-à-Mousson** pour **Nancy** 5 h. 51, 8 h. 20 matin; 1 h. 40, 3 h. 40, 7 h. 40 soir.
— **Frouard** pour **Nancy** 6 h. 27, 9 h. 06 matin, 3 h. 21, 4 h. 26, 6 h. 16 soir.
Arrivée **Nancy** 6 h. 40, 3 h. 20 matin; 2 h. 40, 4 h. 40, 3 h. 30 soir.

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

DIST.	STATIONS.	Av. Midi 1.	3.	Après Midi. 5.	7.	9.
kilom.	Paris	»	9 3	2 5	8 30	»
79	Montereau	5 »	11 34	5 43	10 55	»
103	Les Ormes	6 6	12 18	6 37	11 36	»
124	Nogent	7 1	12 46	7 21	12 6	»
133	Pont-sur-Seine	7 24	1 1	7 12	12 20	»
142	Romilly	8 5	1 20	8 4	12 40	»
154	Mesgrigny	8 12	1 29	8 31	12 50	»
179	Troyes	9 17	2 11	9 [illegible]	1 30	»

Départs de **Troyes** *pour* **Paris**: 3 h. [illegible] 11 45 matin, 4 22, 11 h. 40 soir.

Départs de **Montereau** *pour* **Paris** 3 h. 20 10 37 matin; 2 h. 35, 3 11 soir.

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 6 30 matin.
N° 2. 12 30
N° 4. 4 30 soir.
N° 5. 7 30

Partant de Chartres.
N° 1. Minuit 45
N° 2. 6 45 matin.
N° 3. 9 15
N° 4 1 45 soir.
N° 5. 3 45

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 6 h. 30 jusqu'à 10 h. [illegible]
Partant de Versailles à toutes les heures, depuis 7 20 m. jusqu'à 9 30 [illegible]
Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, *d'heure en heure*, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 8 h. [illegible] du soir et à 10 heures du soir.
Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, *d'heure en heure*, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS

Place de la Bourse,—Carrousel,—Pointe-St-Eustache,—boulevart Bonne-Nouvelle, , et quai de l'École, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 8 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 9 h. soir.
De Sceaux 8, 9 1/2, 11 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 2 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 8 1/2 soir.

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

MM. les actionnaires du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, propriétaires de dix actions au moins, sont informés qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le 25 juin, à trois heures, rue Taranne, nº 2.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent présenter leurs titres au siége de l'administration rue Neuve-de-l'Université, 18, trois jours au plus tard avant celui de la réunion.

L'assemblée générale aura à délibérer sur la ratification du traité de la cession du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, consentie par le Conseil d'administration, conformément aux pouvoirs dont il a été investi par délibération de l'assemblée générale du 15 avril 1851, ladite cession approuvée par le Gouvernement et consacrée par la loi du 26 mai 1853.

Cette assemblée ne sera valable qu'autant que les actionnaires présents réuniront dans leurs mains la moitié des actions représentatives du fonds social.

MM. les actionnaires sont donc priés instamment d'assister ou de se faire représenter à cette assemblée importante.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le directeur de la Compagnie,
A. Michelot.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'obligations (emprunts de 1842 et de 1848) sont prévenus que les intérêts semestriels, à raison de 25 fr. par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 1er juillet 1853.

Le directeur,
C. Didion.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Le directeur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le troisième versement de 100 fr., réduit à 92 fr. 50 c. par la réduction de l'intérêt semestriel, doit être effectué le 1er juillet 1853.

Ceux de MM. les porteurs de ces obligations qui n'auront pas fait ce versement avant le 15 juillet, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er juillet, jour de l'échéance.

Les porteurs d'obligations qui voudront effectuer le troisième versement avant le 1er juillet, seront admis à déposer leurs bordereaux et à faire ce versement à partir du 15 juin.

L'intérêt semestriel de 7 fr. 50 c. sera payé, à partir du 1er juillet 1853, aux porteurs des obligations provisoires libérées par anticipation. Les porteurs de ces titres devront en même temps les échanger contre des titres définitifs.

Le troisième versement, le paiement des intérêts ainsi que l'échange, se feront à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4.

Le directeur,
C. Didion.

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le deuxième coupon de dividende, fixé à 14 fr., représentant : 1º l'intérêt à 5 0/0 sur les 250 francs versés ; 2º le quart des bénéfices de l'exploitation pendant la première année (1852) leur sera payé, à partir du 1er juillet 1853 à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, tous les jours, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

MM. les actionnaires peuvent déposer, à l'avance, leurs coupons, à partir du 20 juin courant, de dix à trois heures.

Ils trouveront à l'administration tous les imprimés relatifs à ce service.

Le Secrétaire général de la Compagnie,
G. Réal.

CHEMIN DE FER DE **TARRAGONE A REUS.**

MM. les administrateurs ont l'honneur d'informer MM. les Actionnaires, que le second versement exigible, à raison de 75 fr. par action, sera reçu à la caisse de MM. Destrem, Mallet, Bagel et Cº, banquiers de la Compagnie, rue Saint-Fiacre, n. 11. — Tous les jours depuis le 10 courant jusqu'au 26 du présent mois.

LIQUIDATION DE LA COMPAGNIE

DU CHEMIN DE FER **DE BORDEAUX A CETTE.**

MM. les porteurs des titres de cette Compagnie sont prévenus que le liquidateur et le comité de surveillance de la liquidation ont accepté le décret du 6 mars dernier, relatif à la restitution de la moitié du cautionnement, et qu'en conséquence, la dernière répartition, fixée par le comité de surveillance à 49 fr. 75 c. par action, sera payée dans les bureaux de la liquidation, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 9, à partir du 10 juin courant, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt 3 0/0 garanti par l'Etat.

Le semestre d'intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, qui échoit le 1er juillet 1853, sera payé à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A *Paris*, rue Laffitte, 23,
Lyon, place de la Boucherie des Terreaux,
Marseille, à la gare.

A partir de la même époque, les titres provisoires de l'emprunt seront échangés contre les titres définitifs, revêtus de la signature des commissaires du gouvernement.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Avis.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'il sera procédé le vendredi, 17 juin 1853, à midi, dans les bureaux de la Compagnie, 5, rue d'Isly, au tirage des obligations à rembourser le 1er juillet 1853, conformément au tableau d'amortissement des emprunts des 7 mai et 5 août 1852

CHEMIN DE FER DE **STRASBOURG A BALE.**

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de Wissembourg :

1º Que le troisième versement de 125 francs dont, aux termes de la souscription, être effectué au 30 juin 1853 ;

2º Que le coupon du deuxième semestre des dites obligations échoit à la même date et sera admis en déduction du versement.

La caisse de la Compagnie, nº 62, rue Richelieu, sera ouverte pour ces deux opérations à partir du 20 juin prochain, de 10 heures à 2 heures.

Conformément aux conditions de la souscription, à défaut du versement du troisième terme à l'époque précitée, le 30 juin 1853, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0, sans préjudice des droits réservés à la Compagnie, par l'art. 8 de l'acte d'emprunt, vis-à-vis les retardataires.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le délai pour l'échange des éventualités de Lyon à Avignon contre des actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, libérées de 300 francs (traité du 26 mars 1853), expire le 15 août 1853, terme de rigueur.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse de Paris a été jetée complétement en dehors de ses habitudes et de ses prévisions ordinaires par les éventualités de la question d'Orient, et elle est chaque jour livrée à des alternatives d'alarmes et de confiance qui éloignent un grand nombre de spéculateurs. Le mouvement des titres a été énorme à la dernière liquidation. La haute banque et les forts capitalistes qui avaient pris les devants et qui avaient vendu leurs valeurs dans des hauts cours, ont livré leurs titres, et un seul agent de change a livré en liquidation pour 10 millions de titres; mais l'argent, loin de se retirer, est devenu de plus en plus abondant à mesure que la baisse a fait des progrès, et la place a été, depuis quinze jours, livrée à une lutte continuelle entre l'argent et les titres. Pour le moment la baisse l'emporte. Les esprits sont frappés des nouvelles de Constantinople, et la spéculation se montre fort réservée. Très-peu d'opérations importantes ont été engagées à terme; on attend de tous côtés que la question orientale présente moins de danger pour rentrer dans les valeurs.

On doit reconnaître, néanmoins, que la rente est déjà tombée à des cours bien bas. Le détachement du coupon de semestre n'a pas même eu pour résultat d'arrêter le mouvement rétrograde. Le 3 0/0 est tombé aux environs de 76; à ce prix il représente à peu près un intérêt de 4 0/0. Il y a longtemps qu'on n'est plus habitué à un pareil cours, et il n'est pas étonnant que beaucoup de petits capitalistes se décident à en profiter et à faire des achats d'inscriptions.

Les chemins de fer ont lutté pendant quelques jours contre la tendance fâcheuse de la rente; mais ils ont fini par être entraînés, et toutes les lignes restent encore en forte baisse. On a surtout remarqué la baisse énorme des actions de la fusion normande. Il est certain que cette fusion n'est nullement abandonnée, ainsi qu'on a cherché à en répandre le bruit. Il y a même lieu d'espérer que l'enquête ouverte par le gouvernement pour l'exécution des nouvelles lignes de Bretagne qui seraient mises à la charge de la Compagnie fusionnée ne traînera pas en longueur. La Compagnie de Rouen a même proposé au gouvernement de faire aider par ses propres agents les travaux de cette enquête. La position de la place est donc le principal motif de cette baisse énorme. On avait acheté en spéculation beaucoup d'actions de la fusion avec la certitude de les voir promptement s'élever à des cours beaucoup plus hauts, et la crise actuelle a décidé peu à peu les acheteurs les plus surchargés à s'exécuter en revendant une partie de leurs actions. C'est ainsi que les actions de Rouen sont tombées à 1,000 fr. Dans le cas de fusion on sait que la Compagnie doit rembourser 70 fr. en argent, en sorte que le cours actuel correspond pour cette ligne à 462 50 pour les nouvelles actions fusionnées. Les trois autres lignes faisant partie de ce groupe sont également tombées au-dessous du pair, quoiqu'elles n'aient pas fléchi avec autant de rapidité.

En huit jours le Nord a fléchi de 22 50; Strasbourg, de 25; Lyon, de 30; Orléans, de 20; Rouen, de 65; le Havre, de 35; Lyon à la Méditerranée, de 37 50; l'Ouest, de 35; le Midi, de 17 50; Montereau, de 20; Saint-Germain, n'a 80, et Bâle, de 10. Le mouvement de baisse n'a d'ailleurs été décisif que pendant la dernière bourse, lorsque l'on a su positivement que les deux flottes avaient reçu officiellement l'ordre de se rendre à l'entrée des Dardanelles.

Les actions des Docks ont éprouvé une baisse importante. Il y a huit jours elles étaient encore négociées à 254 et 257 fr., c'est-à-dire avec 4 à 7 fr. de prime; mais elles sont tombées brusquement à 232 avec 18 fr. de perte. Cette baisse a été produite par le bruit que les négociations relatives à la réorganisation de cette Compagnie étaient entravées.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 juin.

La rente 3 0/0 a fléchi de 78 50 à 76 50, ex-dividende, au comptant, et à 76, ex-dividende, pour fin du mois; elle a fermé à 76 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 101 90 à 101 60 au comptant, et à 100 90 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,680 à 2,675.

Le Crédit mobilier a fléchi de 825 à 800; le Crédit foncier, de 820 à 797 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 890 à 867 50.

Strasbourg a fléchi de 905 à 880 au comptant, et de 877 50 à terme.

Lyon a fléchi de 920 au comptant et 890; il est resté à terme à 905.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 760 à 712 50.

L'Ouest a fléchi de 745 à 710.

Cherbourg a fléchi de 615 à 605.

Rouen a baissé de 1,065 à 1,010 au comptant et à 1,000 fr. à terme.

Le Havre a fléchi de 510 à 475.

Bâle a baissé de 360 à 350.

Besançon a fléchi de 545 à 530.

Gray a fléchi de 535 à 510.

Le Midi a fléchi de 630 à 612 50 au comptant, et à 610 à terme.

Béziers a baissé de 505 à 500; Dieppe, de 350 à 340; Versailles de 355 à 330; Sceaux, de 240 à 220; la Ville, de 290 à 275.

Montereau a baissé de 420 à 400.

Samedi.—La bourse a été assez satisfaisante. On avait tant vendu pendant toute la semaine, que l'on a songé à faire quelques rachats pour la bourse du samedi. Toutes ces valeurs sont restées en hausse. Le 3 0/0 a varié de 78 15 à 78 80; le 4 1/2 0/0, de 103 40 à 103 75; la Banque, de 2,680 à 2,675; le Crédit mobilier, de 815 à 827 50; le Crédit foncier, de 780 à 800; le Nord, de 881 25 à 895; Strasbourg, de 892 50 à 902 50, Lyon, de 903 75 à 915; Orléans, de 1,050 à 1,060; Rouen, de 1,025 à 1,045; le Havre, de 495 à 500; Bâle, de 357 50 à 360; Lyon à la Méditerranée, de 750 à 752 50; Cherbourg, de 610 à 620; le Midi, de 622 50 à 630. Dijon a fait 630; Gray, 535; Montereau, 415; Béziers, 506 25; Dieppe, 350; l'Ouest, de 722 50 à 735.

Lundi. — Les affaires ont été mieux tenues que la surveille, mais les cours étaient toujours faibles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 79 70, et de 15 c. à terme à 78 85. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 202 au comptant et de 20 à 101 80. La Banque a fléchi de 10 à 2,655; le Crédit mobilier, de 2 50 à 823. Le Crédit foncier s'est tenu à 800; les Obligations foncières, à 1,065. Le Nord a fléchi de 5 à 890. Strasbourg a monté de 5 à 907 50; Orléans, de 5 à 1,065; Rouen, de 20 à 1,055; le Havre, de 1 25 à 501 25. Bâle a fléchi de 1 25 à 350 75. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 755; Dijon, de 5 à 535; Montereau, de 5 à 420. Cherbourg a fléchi de 5 à 615; Dieppe, de 2 50 à 347 50; Gray, de 5 à 530; le Midi, de 2 50 à 627 50. L'Ouest s'est tenu à 535; Béziers, à 206 25; la Teste, à 287 50; Sceaux, à 240; Versailles, à 340.

Mardi. — On a détaché le coupon de semestre du 3 0/0 en hausse; mais à la fin de la bourse toutes les valeurs ont fléchi. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 77 40 à 77 25, ex-dividende au comptant, et de 77 50 à 77 à terme; le 4 1/2 0/0, de 102 40 à 102 au comptant, et de 102 50 à 102 à terme. La Banque a varié de 2,675 à 2,672 50; le Crédit mobilier, de 825 à 817 50; le Comptoir national, de 680 à 682 50; le Nord, de 895 à 885; Strasbourg, de 907 50 à 900; Lyon, de 917 50 à 908 75; Lyon à la Méditerranée, de 755 à 745; l'Ouest, de 735 à 727 50. le Midi, de 630 à 625; Gray, de 527 50 à 525; Orléans, de 1,062 50 à 1,055; Rouen, de 1,055 à 1,045; le Havre, de 500 à 490; Bâle, de 360 à 357 50 Montereau était à 415; Dieppe, à 345; la Teste, à 287 50; Versailles, à 340; Dijon, à 535; Sceaux, à 235.

Mercredi. — De fortes ventes ont écrasé les premiers cours de toutes les valeurs, mais la fin de la bourse était plus ferme. La rente 3 0/0 a fait 76 75 et 77 10 au comptant, et de 76 75 à 77 20 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 102 20 à 101 85 au comptant, et de 101 90 à 101 80 à terme. La Banque a varié de 2,670 à 2,675; le Crédit mobilier, de 810 à 816 25; le Comptoir national, de 675 à 680; le Nord, de 880 à 885; Strasbourg, de 890 à 897 50; Lyon, de 905 à 910; Orléans, de 1,051 à 1,052 50; Rouen, de 1,040 à 1,025; le Havre, de 490 à 485; Bâle, de 352 50 à 356 25; Lyon à la Méditerranée, de 742 50 à 735; l'Ouest, de 730 à 727 50; Cherbourg, de 610 à 612 50, Gray, de 525 à 515. Montereau a fait 410; Dieppe, 342 58; Sceaux, 230; Versailles, 335.

Jeudi. — Les offres étaient considérables dès le début, et elles ont continué pendant toute la bourse. Toutes les valeurs étaient en forte baisse. La rente 3 0/0 a fléchi de 76 85 à 76 50 au comptant, et de 77 10 à 76, et elle est restée à 76 40 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 102 à 101 60 au comptant, et de 101 75 à 102 90 à terme: le Crédit mobilier, de 810 à 800 au comptant, et de 810 à 795 à terme. Le Nord a varié de 882 50 à 867 50; Strasbourg, de 892 50 à 880; Lyon, de 905 à 890; Orléans, de 1,047 50 à 1,040; Rouen, de 1,020 à 1,010; le Havre, de 480 à 475; Bâle, de 355 à 350; Lyon à la Méditerranée, de 732 50 à 712 50; l'Ouest, de 725 à 710; le Midi, de 620 à 612 50; Montereau, de 407 50 à 400. Saint-Germain a fait 1,750; Dieppe, 340; Béziers, 500; la Teste, 275; Sceaux, 220; Versailles, 330; Cherbourg, 605; Dijon, 530; Gray, 510.

Vendredi. — La bourse a été fort triste. Toutes les valeurs ont baissé avec une rapidité extraordinaire, et sans aucune reprise sérieuse. Le 3 0/0 est tombé à 75 25 au comptant, et à 74 80 à terme. Le 4 1/2 0/0 est tombé à 99 fr. au comptant, et à 99 50 à terme. Le Crédit mobilier a baissé à 730; le Nord, à 812 50; Strasbourg, à 825; Lyon, à 825; Orléans, à 1,000; Rouen, à 940; le Havre, à 425; Cherbourg, à 590; Bâle, à 330; Lyon à la Méditerranée, à 660; l'Ouest, à 650; le Midi, à 570; Montereau, à 380; Dieppe, à 300; Gray, à 490; Dijon, à 505; Béziers, à 495; Saint-Germain, à 1,650.

J. MIRÈS.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époque de jouissance	NOMS des lignes.
740	913*	99	400,000	400	tout.	41 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Nord
tout.	137	99	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	92	97	40,000	500	tout.	52 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	36,000	500	400	9 fr. 50 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	99	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg
tout.	33	99	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.)
140	»	98	50,000	500	350	31 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	50	5,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
674	1362	99	300,000	500	tout.	45 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
627	660	99	250,000	500	tout.	23 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	138	99	54,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	350	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray
303	313	99	240,000	500	350	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40 (4).	»	Monter. à Troyes
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	57	perp	2,200	5,000	tout.	480 fr. p. 1 an.	janv. 1852	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1584 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Do (3) d'industrie
»	»	99	80,000	500	300	8 p. 1 an (5).	juin 1853	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordea. à La Teste
tout.	58	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne
tout.	40	80	12,500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1852	Naples à Castellamare
tout.	30	90	9,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Bourse de Paris, Cours du 4 au 10 juin 1853.

NOMS des lignes.	4 comp.	4 terme.	6 comp.	6 terme.	7 comp.	7 terme.	8 comp.	8 terme.	9 comp.	9 terme.	10 comp.	10 terme.
Nord	885 »	875 »	890 »	890 »	885 »	885 »	885 »	885 »	867 50	867 50	815 50	830 »
Paris à Rouen	1035	1060	1035	1055	1043 »	1037 50	1025	1035	1010	1000	940	950 »
Rouen au Havre	500 »	500 »	504 25	495 »	490 »	487 50	485 »	475 »	475 »	475 »	425 »	425 »
Dieppe et Fécamp	340 »	»	347 50	»	340 »	300 »	342 50	»	350 »	»	20»	»
Caen et Cherbourg	615 »	615 »	615 »	615 »	615 »	612 50	615 50	605 »	605 »	600 »	590 »	580 »
St-Germain	»	»	»	»	»	»	»	»	1730	»	1630	»
Versailles (r. g.)	»	»	340 »	»	340 »	»	335 »	»	330 »	»	220	»
Ouest	735 »	730 »	735 »	735 »	727 50	730 »	727 50	725 »	710 »	700 »	650 »	650
Paris à Sceaux	240 »	»	240 »	»	245 »	»	230 »	»	220 »	»	»	»
Cie d'Orléans	1060	1065	1065	1060	1055	1050	1062 50	1052 50	1040	1040 »	1000	990
Paris à Strasbourg	902 50	902 50	907 50	905 »	900 »	900 »	897 50	897 50	880 »	877 50	825 »	820 »
Strasbourg à Bâle	360 »	»	350 75	357 50	357 50	357 5	350 25	355 »	350 »	»	330 »	» »
Blesme à Gray	335 »	»	330 »	330 »	325 »	325 »	315 »	315 »	310 »	»	290 »	»
Paris à Lyon	915 »	915 »	915 »	912 50	908 75	906 25	910 »	912 5	890 »	905 »	825 »	825 »
Monter. à Troyes	415 »	425 »	420 »	422 50	415 »	415 »	410 »	407 50	400 »	»	380 »	360 »
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	330 »	»	335 »	335 »	335 »	332 50	»	330 »	330 »	330 »	305 »	305 »
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	15000	»	»	»	»	»
Do (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	735 50	733 5	755 »	750 »	735 »	740 »	735 »	732 50	712 50	712 50	660 »	670 »
Chemins du Midi	630 »	628 75	627 50	630 »	625 »	625 »	622 50	623 »	612 50	610 »	570 »	570 »
Bordea. à La Teste	»	»	257 50	»	257 50	»	»	»	275 »	»	»	»
Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 5 0/0	77 90	78 90	78 70	78 65	77 25	77 »	77 10	77 20	75 50	76 40	73 15	74 50
Rentes 4 1/2 0/0	101 75	101 75	102 »	101 90	103 »	102 »	101 85	101 80	101 60	100 90	99 »	99 50
Banque de France	2575 »	»	2665 »	»	2672 50	»	2575 »	»	2675 »	»	2640 »	»
Crédit mobilier	827 50	827 50	825 »	822 50	817 50	815 »	815 25	825 »	800 »	795 50	750 »	725 »
Comptoir national	680 »	680 »	677 50	677 50	662 50	660 »	650 »	»	675 »	670 »	»	»
Banque foncière	800 »	800 »	800 »	790 »	»	»	»	»	797 50	790 »	»	»
Do Obligations (Cert.)	1067 50	1070 »	1063 »	1070 »	1060 »	»	1062 50	1062 50	1065 »	1060 »	1060 »	1055 »

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 4 au 10 juin 1853.

Date de l'emprunt	Nombre des oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembour.	Intérêts six mois.	Époques des tirages.	Dates des paiements.	NOMS des Compagnies	4	6	7	8	9	10
1851.	150,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	367 50	368 25	366 25	366 25	367 50	366 25
Do	50,000	50 —	1,030	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	1133 »	1132 50	1132 50	1132 50	1133 50	1130 »
1852.	60,000	55 —	335	250	625	15 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	» »	347 50	347 50	345 »	345 »	340 »
1852.	132,333	98 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	345 »	345 »	345 »	345 50	»	342 50
Do	5,300	50 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	» »	»	»	»	»	»
Do	30,300	99 —	500	375	550	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	352 50	360	360 »	360 »	»	355
1845.	11,434	43 —	1,125	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	1140	» »	»	»	»
Do	5,301	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	» »	»	»	»
1839.	4,405	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	»	1125	1125 »	1125	1125 »	»
1841.	7,318	30 —	1,405	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	3,924	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842.	5,888	47 —	1,125	tout.	1,250	20	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	» »	1160 »	»	»	»
1848.	15,333	53 —	730	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	1145 »	»	1145 »	1140
1852.	150,000	99 —	340	140	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 1852	360 »	340 »	360	360 »	360 »	355
1845.	5,837	78 —	1,000	tout.	1,250	50	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	»	840	»
1847.	4,968	58 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	1100	»	»	1100	»	»
1845.	15,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	»	1100	1100	1100	»	1085
1849	5,000	37 —	800	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	»	1245	1245	1240	»
1843.	3,773	47 —	1,100	tout.	1,250	55	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	» »	»	»	»
1853.	20,000	50 —	500	250	525	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	340	340	340	»	»
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 4 au 10 juin. Calculé au change fixe de 25 fr. par livre sterling.

NOMS DES LIGNES.	4	6	7	8	9	10
Nord	873 » à 887 50	870 » à 887 50	857 50 à 893 75	875 » à 887 50	875 » à 881 25	860 » à 868 »
Paris à Strasbourg	895 » à 893 50	895 » à 887 50	900 » à 900 25	900 » à 906 25	902 50 à 893 75	875 » à 880 »
Cie d'Orléans	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1025 »	1025 » à 1175 »	1025 » à 1050 »
Paris à Rouen	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1025 » à 1075 »	1020 » à 1075 »	1025 50 à 1075 »	1000 » à 1050 »
Rouen au Hâvre	487 50 à 512 50	487 50 à 462 50	487 50 à 512 50	487 50 à 543 50	487 50 à 512 50	464 50 à 487 50
Lyon	910 » à 900 »	910 » à 895 »	903 75 à 912 50	910 » à 918 75	910 » à 903 50	850 » à 873 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à »	» » à » »	» à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	D. Cours	DÉNOMINATION.	Pair.	Divid. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Cie.	500	575 »	Echarcon .... Papeterie	1000	1030	Gaz de Wazemmes	300	150	Sécurité .... mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Cie.	1000	1160	Essonne .... Papeterie	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde .... mar.	5000	6 1/2 0/0 b.
— Paton	25	57 50	Bistennes .... Asph.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Océan .... mar.	5000	25 0/0 b.
— Cortois	50	43 75	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1500	— de Besançon	440	525 »	Nationale .... Inc.	5000	130 0/0 b.
Sambre à l'Oise .... canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	5000	4700	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale .... Inc.	5000	35,000
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) .... Forg.	500	500	— de Versailles	500	525	Union .... Inc.	5000	67 0/0 b.
Ténès .... (cuivre).	100	117 20	Alais .... Forg.	3000	1800	— Cherbourg	500	400	France .... Inc.	5000	45 0/0 b.
Vieille-Montagne .... (zinc).	200	1375	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1000	Messageries Nationales.	10000	40000	Phénix .... Inc.	1000	3400 »
Prusse Rhénane .... (zinc).	375	1140	Providence .... Forg.	1000	1103	— Caillard	1000	803	Providence .... Inc.	2500	30 0/0 b.
Meuse .... (zinc).	550	410	Herserange. N. libér. ... Forg.	500	495	Gondoles parisiennes	80	160 »	Urbaine .... Inc.	5000	16 0/0 b.
Stolberg .... (zinc).	750	710	Blanc de zinc. act. N. libér.	500	540	Omnibus (Entr. génér.)	1000	3500	Confiance .... Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) .... cuivre.	100	45 »	Valentin-Cocq .... Usine.	500	930	Omnibus (rive gauche).	250	250	Event. d'Avignon	34 50	»
Blanzy .... charb.	500	600	Soc. Cail et Cie .... Usine.	1000	1525	Favorites ..... Omnibus.	500	1900	— de Cette	15	»
Chalonnes .... charb.	1000	1100	Christofle .... Usine.	500	900	Hirondelles .. Omnibus.	1000	350	— de Fampoux	35	»
Chazotte .... charb.	1/3500	435	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies .. Belg.	1000	1543
Charbonnages belges	500	300	Télégraphe sous-marin	35	29 »	Tricycles ..... Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	495
Pont-de-Loup (sud) .... charb.	1000	340	Gaz anglais ... (Paris)	2300	6000 »	Compagnie gén. .. Pet. V.	500	565 »	— de Montluçon	500	597
Mines de la Loire .... charb.	1/63000	725 »	— français ... (Dito)	500	1065	Deuivées ..... Pet. voit.	500	600 »	Docks	350	322 50
Centre-du-Flénu .... charb.	1000	215	— parisien ... (Dito)	1000	1275 »	Lutéciennes .. Pet. voit.	500	680 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu .... charb.	500	»	— de Belleville libéré	500	1300 »	Sylphides ..... Pet. voit.	500	600	Maberly (Amiens)	500	920
Spinac .... charb.	1/2 400	500	— du Nord (Batign.)	500	650 »	Générale ..... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Coton (Frévent)	500	620
Haute-Loire .... charb.	500	280	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	5000	[illegible]	Gamaches	500	490
Montchanin .... charb.	6000	»	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	14 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	17 50
Azincourt .... charb.	1/1 500	300	— de Bayonne	»	»	Mélusine ... Assur. mar.	5000	15 0/0 b.	Rieber	500	400

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie., RUE BERGÈRE, 20.

Le Directeur, J. MIRÈS.

N° 67. 19e ANNÉE. — N° 25. SAMEDI 18 JUIN 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois	un an.
Paris	12 f.	22 f.
Départements	13 »	24 »
Étranger	16 »	30 »

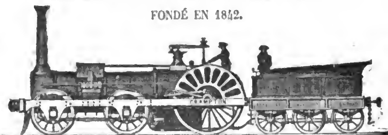
PARAISSANT LES SAMEDIS.

On s'abonne à LONDRES, chez MM. LOYSEL et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 la l.



SOMMAIRE

SITUATION.

Les affaires d'Orient ont, encore cette semaine, exercé une grande influence sur les fonds publics et les valeurs de chemins de fer ; les questions de paix et de guerre ont été agitées et ont déterminé de brusques oscillations; mais en définitive les prix de la rente et des actions de chemins de fer se sont raffermis. Ce qui est surtout très-remarquable, c'est la difficulté qu'éprouve la baisse à se produire et à se maintenir, et la facilité au contraire avec laquelle la hausse arrive ; ainsi la rente 3 0/0, après être restée pendant quelque temps au cours d'environ 80 fr., a baissé successivement jusqu'à 74 50, coupon détaché, ce qui représente un prix de 76 fr.

Il n'a pas fallu moins de quinze jours pour faire éprouver à la rente une baisse dont le maximum a été de 4 fr., et aux actions de chemins de fer une baisse de 100 à 120 fr.; et encore, pendant ces quinze jours, des faits graves étaient survenus et l'éventualité de la guerre avait été discutée. Eh bien, il a suffi d'une amélioration presque insensible dans l'état des négociations avec la Russie, pour que la baisse survenue sur la rente et les chemins de fer fût regagnée ; il n'a pas fallu plus de deux bourses pour amener ce changement. Il est bon de rappeler que dans les deux années qui précédèrent le 2 décembre, le marché de la rente offrait le même spectacle : la baisse se produisait avec une grande difficulté, et la hausse, au contraire, avec une extrême facilité; c'est que les capitaux se portaient alors de préférence sur la rente. Les actions de chemins de fer ont hérité de cette faveur, et les capitaux se portent actuellement vers cette nature de placement; mais ce qui doit contribuer forcément à élever le prix des actions de chemins de fer, c'est l'accroissement des recettes et, conséquemment du revenu, qui, aux cours actuels, représente en moyenne 6 0/0, avec la perspective certaine d'une augmentation considérable, par suite de l'achèvement ou du prolongement des grandes lignes de chemins de fer.

Nous avons récemment indiqué les revenus probables des principales lignes de chemins de fer pendant l'année 1853, et nous avons dit qu'ils atteindraient :

L'Orléans,	60 à 65	fr. par action.
Le Nord,	50 à 52	»
Le Strasbourg,	50 à 55	»
Le Lyon,	45 à 50	»

Or, aux prix de 1,050 f. l'Orléans, de 890 fr. le Nord, de 900 fr. Strasbourg et Lyon, le revenu actuel est au moins de 6 0/0.

Est-ce qu'il est possible que des valeurs qui offrent, comme placement, une sécurité aussi grande que la rente se négocient au taux de 6 0/0 quand la rente 3 0/0 est à 77 fr. et ne représente même pas 4 0/0? Est-ce que les bonnes valeurs de chemins de fer ne doivent pas nécessairement se niveler avec la rente à 1 0/0 près, et, par suite, descendre à un rendement de 5 0/0? Dans ce cas, grâce aux revenus probables pour 1853, il est facile de prévoir que les actions de chemins de fer précédemment citées pourront atteindre bientôt les prix suivants :

Orléans,	1,300 fr.
Nord,	1,000
Strasbourg,	1,000
Lyon,	1,100

Nous avons souvent entendu soutenir que les valeurs flottantes étaient considérables; que l'importance des affaires nouvelles concédées par le gouvernement pendant les dix-huit mois qui viennent de s'écouler avait surchargé notre marché, et que le classement des actions nouvelles n'était pas opéré. La preuve évidente que les valeurs flottantes ne sont pas aussi considérables qu'on le prétend, c'est que, depuis quelque temps surtout, le prix des actions au comptant est plus élevé qu'à terme, et les agents de change, pour se procurer les titres qui leur sont nécessaires, sont souvent obligés d'escompter les vendeurs. Mais ce fait n'est pas le seul qu'on puisse invoquer pour démontrer que les valeurs flottantes ne surchargent pas outre mesure le marché ; une considération plus importante doit être invoquée : les valeurs de chemins de fer représentent, aux cours du jour, environ 2 milliards 500 millions. Sur ces valeurs, dont la plupart rendent 5 à 6 0/0, les emprunts faits à la Banque à 3 0/0 ne s'élèvent pas à 100 millions; or si les valeurs étaient trop nombreuses dans les portefeuilles, il y aurait nécessairement écoulement vers la Banque de France, et l'importance relativement peu considérable des emprunts prouve que les valeurs de chemins de fer sont admirablement classées.

J. Mirès.

Avantages de la concentration des chemins de fer.

L'expérience faite depuis deux ans du sys-

tème de concentration des grandes entreprises d'utilité publique a porté des fruits qui permettent de juger aujourd'hui le mérite de cette combinaison, et de choisir entre elle et le système qui l'a précédée.

Tant que les chemins de fer, par exemple, ont été entrepris et exploités par tronçons, les capitaux ne s'y sont portés qu'avec défiance; le succès même de quelques très-bonnes lignes n'a pas pu faire illusion sur le péril de s'engager dans le plus grand nombre des autres, et le crédit de toutes en a souffert. Le réseau des chemins de fer de première classe, des grandes artères, s'est trouvé ainsi interrompu, compromis, et son achèvement n'a pu avoir lieu qu'au prix de grands sacrifices pour le Trésor.

Le système de concentration appliqué depuis deux ans a modifié cette situation de la manière la plus heureuse. Des entreprises, trop faibles pour vivre isolément, ont puisé dans leur réunion avec d'autres Compagnies mieux constituées une force assez grande, non-seulement pour achever leurs travaux sans plus rien demander à l'État, mais pour en entreprendre de nouveaux non moins considérables que les premiers, avec le concours purement nominal du Trésor : la garantie d'intérêt.

Ces résultats du système de concentration sont connus de tout le monde ; mais il en est d'autres, moins apparents bien que tout aussi réels, et qu'il n'est pas inutile de mettre en lumière.

Le crédit public s'est relevé en même temps que se relevaient les fortunes particulières; la confiance est revenue aux capitalistes; les pertes que subissaient la plupart des titres ont été comblées et remplacées par des bénéfices : le marché est devenu plus large et plus facile, en raison de la sécurité plus grande et plus générale qu'il a offerte; des capitaux considérables, immobilisés par la baisse ou retenus par la crainte de faire choix de mauvaises valeurs, sont rentrés dans la circulation ou ont été mis à la disposition des affaires, et ont permis de doter de nouvelles entreprises et de songer à l'achèvement de l'œuvre commencée.

Personne n'ignore que c'est un intérêt politique et économique de premier ordre, pour un pays comme la France, de distribuer aussi également que possible entre les diverses parties du territoire les moyens de mettre le sol en valeur, et d'échanger avec tous les points du monde les produits du travail national. Cette égalité de répartition ou, en d'autres termes, cette multiplicité des chemins de fer et des voies de communication n'est possible que par l'application continue du système de concentration. Ce système est en effet le seul capable de procurer les capitaux nécessaires sans les compromettre, non pas tant par les économies de frais généraux, si intéressantes qu'elles soient d'ailleurs, que parce qu'il établit entre les grandes lignes et leurs affluents une *solidarité* féconde, et prévient les luttes qui ne manqueraient pas de s'engager entre des Compagnies isolées, dont chacune s'efforcerait d'enlever à l'autre une partie de son trafic.

La solidarité, tel est le lien qui fait la force du système de concentration, et la raison des services qu'il a déjà rendus et qu'il doit rendre encore.

Telle ligne secondaire, tel embranchement qui, réduit à ses seules ressources, à ses revenus propres, ne pourrait être fondé par une Compagnie spéciale faute de crédit et d'argent, ou qui ruinerait ses concessionnaires faute de produits suffisants, peut être facilement entrepris par la ligne principale du groupe dont il est appelé à faire partie.

D'un côté, le nouveau mode de division du capital des Compagnies en actions et en obligations, permet aux grandes Sociétés dont le crédit repose sur des bases solides de trouver pour leurs développements des capitaux à bas prix, qui se contentent d'un intérêt fixe et n'affectent pas les dividendes des actionnaires; de l'autre, les embranchements et prolongements donnent aux Compagnies générales des produits de deux sortes : ceux qui résultent de leur trafic propre d'abord, et ensuite la circulation nouvelle qu'ils déterminent sur le surplus du groupe.

Il suffit donc que la somme de ces revenus directs et indirects arrive à représenter l'équivalent du service de l'emprunt à faire, soit 4 à 4 1/2 0/0 du capital dépensé, pour que l'opération soit possible et même avantageuse à la grande Compagnie ; tandis qu'une entreprise spéciale, bornée aux revenus directs, ayant une exploitation plus coûteuse et des frais généraux à répartir sur un faible trafic, n'en retirerait pas 2 0/0.

On a reproché au système de concentration de détruire la concurrence et de créer des monopoles : il faut s'entendre à cet égard

Sans doute, les chemins de fer constituent un monopole de fait, car le premier venu ne peut pas en construire comme s'il s'agissait d'une filature ou d'une forge, et la sécurité publique ne permet pas d'y admettre le libre parcours comme sur les routes ordinaires ou sur les voies navigables; mais ce monopole résulte de la nature même de l'industrie et non pas du système de concentration. Le chemin de Paris à Bayonne serait fractionné en dix concessions, qu'il n'en constituerait pas moins un monopole ; seulement le public serait beaucoup plus mal servi par dix Compagnies que par une seule ; le service serait moins régulier, plus lent, les garanties moins sérieuses, la responsabilité incertaine, les sacrifices du Trésor plus considérables et les tarifs plus élevés.

Cette question des tarifs étant, de toutes, la plus importante, celle qui intéresse le plus directement le commerce et le public, il est nécessaire de l'examiner d'un peu près.

Une grande ligne se compose, aussi bien qu'un groupe de chemins de fer, de sections inégalement productives. Réunissez toutes ces sections dans une même main, et il en résultera un revenu moyen servant de base aux calculs de la Compagnie. Une fois les frais couverts par les transports directs, on pourra réduire les tarifs afin de créer un supplément de circulation par la possibilité offerte à des produits de peu de valeur, éloignés des grands centres de population, d'arriver sur les marchés et d'y trouver des acheteurs. — Séparez au contraire ces diverses sections, faites-en des entreprises distinctes, et les Compagnies qui exploiteront les sections pauvres ne pourront pas supporter les réductions de tarifs que la Compagnie générale eût faites, les transports nouveaux n'auront pas lieu, les produits resteront sans placement ou plutôt ils ne seront pas créés, les approvisionnements seront moins complets, et la fortune publique demeurera stationnaire au lieu de s'accroître (1). La concentration est donc une source de richesse non-seulement pour les Compagnies organisées sur cette base, mais pour la société tout entière.

Reste la concurrence. Le système de concentration en prévient, il est vrai, les écarts; mais il n'est pas exact de dire qu'il prive le public des avantages réels que la concurrence peut procurer. Oui, la concentration met un terme aux détournements que des Compagnies rivales, que des lignes tracées parallèlement à une certaine distance peuvent essayer d'obtenir au détriment les unes des autres; mais si l'on veut bien aller au fond des choses, on reconnaîtra que si ces luttes partielles peuvent être profitables à certains intérêts locaux, elles font tort à l'intérêt général en ce qu'elles violentent le cours naturel des choses, en ce qu'elles déplacent des existences et absorbent des forces qu'il eût été possible d'employer plus utilement.

Quel profit, par exemple, l'intérêt général a-t-il retiré de la lutte qui a subsisté quatre ans entre le chemin du Nord et celui de Boulogne? On allait aussi vite et pour le même prix à Calais qu'à Boulogne, voilà tout ; mais les deux Compagnies dépensaient davantage, ce qui était une perte de capital pour la Société, et si la ville de Calais voyait embarquer plus de monde dans son port sans en retirer un grand bénéfice, la ville de Boulogne y perdait plus que sa rivale n'y gagnait. L'intérêt général souffrait donc de la concurrence ; aujourd'hui, au contraire, il profite de ce que la fusion, en mettant un terme à la lutte, a permis non-seulement de développer le service de Boulogne sans nuire à celui de Calais, mais a laissé des bénéfices plus grands, qui ont augmenté les revenus des actionnaires et engagé à entreprendre de nouveaux chemins sur Saint-Valery, sur Erquelines, sur Reims, etc.

Nous ne pousserons pas plus loin cette démonstration des avantages du système si heureusement appliqué depuis bientôt deux ans. La concentration a déjà rendu de grands service, mais elle doit produire de plus grands résultats encore dans l'avenir, lorsque les chemins commencés seront terminés, lorsque surtout les fusions qui restent à faire seront

(1) On peut vérifier l'exactitude de cette démonstration en comparant l'organisation des services et les tarifs des chemins de fer de la rive droite du Rhône depuis leur réunion en une seule Compagnie, celle de Lyon à la Méditerranée, et avant cette réunion La même vérification peut se faire pour le chemin de Boulogne réuni à celui du Nord et pour les chemins de Nantes et de Bordeaux réunis au chemin d'Orléans.

accomplies, et que les grandes artères seront complétées et reliées entre elles par leurs affluents naturels.

Cet avenir, nous l'espérons prochain et nous l'appelons de tous nos vœux. L'œuvre si bien commencée doit être poursuivie; les chemins de fer déjà établis et ceux qui peuvent l'être encore doivent être classés par groupes et réunis de manière à éviter toute déperdition de forces et à utiliser toutes les ressources disponibles. La situation actuelle des affaires ne se prêterait pas à des concessions isolées, à l'émission d'actions nouvelles dont la valeur ne pourrait être appréciée; elle se prête très-bien, au contraire, à des fusions qui consolideraient les titres actuels, les classeraient d'une manière définitive, et à des emprunts faits par les Compagnies, ainsi fortifiées, pour l'exécution de leurs embranchements et de leurs prolongements.

Il n'existe guère en France, jusqu'ici, que des chemins de fer de première classe; il faut entreprendre au plus vite les chemins de fer départementaux et les chemins de fer vicinaux. L'équilibre économique du pays l'exige, l'intérêt général le réclame, et le système de concentration, en augmentant le crédit des grandes Compagnies, en donne les moyens.

P. S. Les idées qui précèdent semblent devoir obtenir une satisfaction prochaine. Le comité consultatif des chemins de fer est saisi, nous assure-t-on, de l'étude de plusieurs projets qui intéressent le nord, l'est, le centre et le midi de la France. Tous ces projets peuvent se réaliser, pourvu que la concession soit faite à des Compagnies puissantes, jouissant d'un crédit solide et de la confiance des capitalistes.

AD. BLAISE (des Vosges).

Banque de Darmstadt.

La Banque du commerce et de l'industrie de Darmstadt est aujourd'hui en pleine activité. Le Conseil d'administration a nommé pour directeurs MM. L. Hess et Th. Wendelstadt; le troisième directeur n'est pas encore désigné, mais jusqu'à sa nomination, M. A. Chritz, un des administrateurs de la Banque, en remplira les fonctions.

Ces nominations ont été favorablement accueillies en Allemagne; nous ne doutons point qu'elles ne soient également bien vues en France.

L'un des nouveaux directeurs, M. Hess, a longtemps occupé un poste important dans une des maisons les plus considérables de Paris; il y a laissé les meilleurs et les plus honorables souvenirs.

L'autre, M. Th. Wendelstadt, est frère de l'un des directeurs de la Banque A. Schaffhausen, de Cologne; il a géré pendant plusieurs années une des plus grandes maisons d'Amsterdam.

Nous croyons qu'un bel avenir est réservé à la Banque de Darmstadt; la charte d'autorisation qui lui a été octroyée par le gouvernement grand-ducal lui assure d'immenses priviléges.

Elle peut notamment établir des comptoirs et des succursales, même en pays étranger.

La fondation de la Banque de Darmstadt est pour toute l'Allemagne industrielle un événement d'une haute importance.

Elle ne tardera pas à rendre des services considérables au pays qui la voit naître et au gouvernement qui, dans sa prévoyante sagesse, a autorisé et favorisé la création de cet établissement.

G. LEBOIS.

Chemin de fer du Midi.

Nous avons publié la semaine dernière des renseignements sur la situation des études définitives des chemins de fer du Midi; nous pouvons annoncer aujourd'hui que les travaux sont commencés sur le chemin de Bordeaux à Bayonne, dont les études ont été transmises au ministre des travaux publics dès le 28 mars dernier, et les adjudications faites aux principaux entrepreneurs des chemins de Bordeaux et du Centre.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

Les études de cette ligne sont poussées avec vigueur. L'ingénieur en chef de la Compagnie, M. Job, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, espère pouvoir commencer sous très-peu de temps les travaux de la section de Clermont à Brassac, dans les parties où il sera possible de prendre possession des terrains à l'amiable, sans attendre les délais de l'expropriation judiciaire.

AD. BLAISE (des Vosges).

Travaux des Halles centrales.

L'Empereur a visité, il y a quinze jours, avec M. le ministre de l'intérieur, M. Frémy, directeur général des affaires communales et départementales, M. le préfet de la Seine et une commission du Conseil municipal, les travaux des Halles centrales de Paris. Après cette visite, S. M. s'est rendue à la gare Saint-Lazare et a examiné avec soin les travaux qui s'exécutent sur ce point, par les soins et sous la direction de la Compagnie de Saint-Germain, pour le chemin de fer de l'Ouest.

L'Empereur a été frappé dans cette double visite du contraste qui existe entre les deux systèmes de construction employés. D'une part, aux Halles, des bâtiments en pierre de taille d'une épaisseur telle, que le pavillon construit a l'apparence d'une forteresse; de l'autre, à la gare Saint-Lazare, un édifice alliant à la hardiesse et à l'élégance le mérite d'une économie très-grande.

Sa Majesté, après avoir donné l'ordre de suspendre les travaux des Halles et d'en revoir les plans, a bien voulu consentir à ce que M. Péreire, directeur du chemin de Saint-Germain, lui présentât l'architecte et l'ingénieur qui ont conçu et fait exécuter la gare Saint-Lazare: M. Armand, architecte du gouvernement, à qui l'on doit déjà la gare du chemin de fer du Nord, et M. E. Flachat, ingénieur en chef. Sa Majesté a daigné adresser ses félicitations à ces habiles constructeurs, en déclarant que le système suivi par eux lui semblait très-applicable à la construction des Halles.

M. le préfet de la Seine, qui accompagnait l'Empereur dans cette seconde visite comme dans la première, a prié, en se retirant, M. Armand et M. Flachat de lui communiquer leurs idées sur les modifications à apporter au plan de construction des Halles.

G. LEBOIS.

Décret relatif aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut:

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 23 décembre 1852, article 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, et celle du 15 juillet 1845, titre VII;

Vu la convention passée le 16 mai 1853 entre notre ministre des travaux publics, au nom de l'État, et les personnes ci-après dénommées;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu le certificat délivré le 13 mai 1853 par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement d'un million de francs;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. La convention ci annexée, intervenue le 16 mai 1853 entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et

MM. le duc de Mouchy,
Charles Séguin,
Desarts,
Et Gustave Delahante, est et demeure approuvée, sauf ratification par la loi des articles de ladite convention et du cahier des charges y annexé, relatifs aux engagements du Trésor.

Art. 2. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à cette négociation avant l'accomplissement de la condition susdite.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 17 mai 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur:

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

P. MAGNE.

Convention entre le ministre des travaux publics et la Société des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

L'an mil huit cent cinquante trois, et le seize mai,

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation de la présente convention par décret de l'Empereur, d'une part,

Et MM. le duc de Mouchy,
Charles Séguin,
Desarts,
G. Delahante,

Agissant au nom et à titre de commissaires délégués de la société formée pour la réunion et la rectification des chemins de Lyon à Saint-Etienne et à Roanne, constituée par acte sous seing privé, en date du 30 décembre 1852, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Sont approuvées, sous la réserve des ratifications dont il sera parlé ci-après, les cessions faites à ladite Société, de leurs concessions respectives par les conseils d'administration des compagnies concessionnaires :

1° Des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon et de Saint Etienne à Montrambert;

2° Du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire;

3° Du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne;

Telles que lesdites cessions résultent de trois conventions séparées, en date :

1° Pour les chemins de Saint Etienne à Lyon, de Saint Etienne à Montrambert, des 27 décembre 1852 et 6 avril 1853;

2° Pour le chemin d'Andrezieux à Roanne, des 22 décembre 1852 et 6 avril 1853;

3° Pour le chemin de Saint-Etienne à la Loire, du 27 décembre 1852.

En conséquence, les quatre lignes sus mentionnées sont réunies en une seule concession sous les conditions déterminées par la présente convention.

Art. 2. Les concessions des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, qui, aux termes des ordonnances royales des 7 juin 1826, 26 février 1823 et 27 août 1828, étaient perpétuelles, ainsi que la concession du chemin de fer de Saint Etienne à Montrambert, qui avait été accordée pour quatre-vingt-dix-neuf ans par l'ordonnance royale du 2 avril 1843, prendront fin dans quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de la date fixée pour l'achèvement complet des travaux mis à la charge de la nouvelle Société.

Art. 3. La Compagnie s'engage à se soumettre à toutes les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention. Ce cahier des charges est déclaré applicable aux trois lignes qui réunissent Roanne à Saint-Etienne et à Lyon, à partir du 1er janvier 1856.

Toutefois,

1° Les stipulations relatives aux tarifs des marchandises, y compris les houilles, et aux droits de location de wagons envoyés sur les embranchements autorisés, seront mises à exécution sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, un mois après l'approbation des présentes conventions;

2° Les stipulations relatives au transport des militaires à prix réduits et à la franchise de 30 kilogrammes de bagages pour les voyageurs, seront appliquées sur la ligne entière à partir de la même date;

3° Enfin, la réserve relative au tarif du blé pourra être exercée par le Gouvernement sur la ligne entière à toute époque, avant comme après le 1er janvier 1856.

Il n'est rien changé par la présente convention aux tarifs réglés par le cahier des charges annexé à l'ordonnance royale du 2 avril 1843, en ce qui concerne le chemin de Montrambert.

Art. 4. La Compagnie s'engage à exécuter entièrement à ses frais, risques et périls tous les travaux nécessaires pour rectifier et améliorer les chemins de fer de Lyon à Saint-Etienne et à Roanne, et à compléter le matériel d'exploitation, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé; elle soumettra à l'administration supérieure, suivant les formes fixées par ledit cahier des charges, les projets de rectification ou de reconstruction, s'il y a lieu, des différentes parties desdits chemins.

Elle s'engage, notamment, à présenter à l'administration, sous un délai de quatre mois, deux projets complets de tracé entre Andrezieux et Roanne; l'un, par la rive droite de la Loire, rectifiant le tracé actuel; l'autre, par la rive gauche de la Loire, passant par Montbrison pour arriver à Roanne en un point qui sera déterminé par l'administration.

Le gouvernement se réserve le choix entre ces deux tracés, la compagnie entendue, sans qu'il puisse en résulter pour elle, quelle que soit la différence des dépenses, aucun droit à une subvention.

Art. 5. La compagnie s'engage en outre à rembourser à l'État, suivant le mode indiqué par le cahier des charges, le prêt de 4 millions consenti par l'État à la compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, en vertu de la loi du 15 juillet 1840.

Art. 6. En retour des engagements consentis ci-dessus et sous la condition expresse de leur entière exécution par la compagnie, le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la compagnie, pendant cinquante ans, conformément aux dispositions du cahier des charges ci annexé :

Les sommes à payer annuellement et avant tout prélèvement de quelque nature et à quelque titre que ce soit, en représentation du prix des lignes rachetées en vertu des traités de cession ci-dessus énoncés, à dater du 1er janvier 1853, et conformément au tableau suivant :

SAVOIR :

Année 1853	3,197,000
— 1854.	3,306,000
— 1855.	3,413,000
— 1856.	3,521,000
— 1857 et suivantes	3,628,000

Art 7. Sont annulées les dispositions des conventions et cahier des charges antérieurs qui seraient contraires aux dispositions qui précèdent.

Art. 8. La compagnie, pour la réalisation de son capital, est autorisée à émettre des actions jusqu'à concurrence de 30 millions, et des obligations pour le surplus.

Lesdites actions ne pourront être négociées avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 9. La présente convention ne deviendra définitive qu'après que les traités de cession auront été approuvés par les assemblées générales des compagnies de Lyon à Saint-Etienne, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à la Loire, régulièrement convoquées conformément aux statuts. Les approbations devront être rapportées dans un délai de trois mois.

Art 10. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

Approuvé l'écriture,

NOAILLES, duc de MOUCHY.

Approuvé l'écriture,

G. DESARTS.

Approuvé l'écriture,

CH. SÉGUIN.

Approuvé l'écriture,

G. DELAHANTE.

Cahier des charges des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire.

Art. 1er. La Compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, les travaux de toute nature nécessaires :

1° Pour compléter, élargir, rectifier et reconstruire, partout où cela sera reconnu nécessaire, les chemins de fer de Roanne à Andrezieux, de Saint-Etienne à la Loire, et de Saint-Etienne à Lyon;

2° Pour poser la double voie entre Lyon et Andrezieux, et remplacer les rails actuels partout où besoin en sera reconnu;

3° Pour compléter le matériel de ces lignes et le transformer.

Art. 2. A dater de l'homologation de la convention, la Compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, dans un délai de quatre mois, deux projets complets de tracé entre Andrezieux et Roanne, l'un par la rive droite de la Loire, rectifiant le tracé actuel, à partir de la gare du Coteau, l'autre par la rive gauche de la Loire, passant par Montbrison pour arriver à Roanne en un point qui sera déterminé par l'administration. Le tracé définitif sera fixé par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

La Compagnie soumettra, en outre, à l'administration, pour les autres parties de la ligne, de deux mois en deux mois, et par sections de 20 kilomètres au moins, rapportés à l'échelle d'un cinq millième, les projets relatifs à l'élargissement des terrains et de la plateforme destinée à recevoir les voies, au relèvement du chemin le long du Rhône, ainsi que tous les autres ouvrages accessoires destinés à compléter le chemin de fer.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourra juger utile d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 3. Les terrains seront acquis et les travaux d'art et terrassements seront exécutés pour deux voies; toutefois, la Compagnie pourra ne poser qu'une seule voie entre Andrezieux et Roanne; mais elle sera tenue d'établir la seconde voie lorsque la recette brute s'élèvera à 18,000 francs par kilomètre.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée à 8m,30 dans les parties en levées, et à 7m,40 dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des

ponts et dans les souterrains, sauf la modification prévue par l'article 17 ci-après :

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44 à 1m,45. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à 1m,80, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à 1m,50 dans les parties en levées, et à 1m, dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 4. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 300 m; et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 15 millimètres par mètre.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 5 et 6. Conformes aux art. 13 et 14 du cahier des charges du chemin de fer de Lyon à Genève. (Voir le *Moniteur* du 2 mai 1853.)

Art. 7. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de 8m, pour la route impériale, de 7m, pour la route départementale, de 5m, pour le chemin vicinal de grande communication, et de 4m, pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de 5m, au moins; pour les ponts en charpente haute, la poutre sera de 4m,30 centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de 8m, et la hauteur de ces parapets de 80 centimètres au moins.

Art. 8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à 8m, pour la route impériale, à 7m, pour la route départementale, à 5m, pour le chemin vicinal de grande communication et à 4m, pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 7m 40, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de 4m 30.

Art. 9. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'art. 7.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 10 à 15. Conformes aux art. 18 à 23 de Lyon à Genève.

Art. 16. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins 7m,40 de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5m,50 de hauteur sous la clef, à partir de la surface du chemin : la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de 4m,30.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la Compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 17. Par dérogation à l'article qui précède, la Compagnie pourra, pour la section de Saint-Étienne à Lyon, proposer soit des souterrains à deux voies ayant les dimensions indiquées ci-dessus, soit des couples de souterrains à une seule voie ayant au moins 4m,50 de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et 5m,50 de hauteur sous clefs, à partir de la surface du chemin.

Art. 18 à 25. Conformes aux art. 25 à 32 de Lyon à Genève.

Art. 26. Entre Givors et Lyon, le chemin de fer devra être exhaussé, de manière à ce que le niveau des rails soit élevé partout de 0m,65 au moins au-dessus de la crue du Rhône de 1840.

Il sera en outre établi, dans les parties qui longent le fleuve, une banquette de sûreté sur le bord du chemin de fer, du côté du Rhône.

Art. 27 à 31. Conformes aux art. 33 à 37 du cahier des charges de Lyon à Genève.

Art. 32. Le premier paragraphe conforme au premier paragraphe de l'art. 38 de Lyon à Genève.

Dans le cas de déchéance prévue au paragraphe précédent, la somme d'un million de francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 76 ci-après, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au Trésor public.

Le troisième paragraphe conforme au troisième paragraphe de l'art. 38 de Lyon à Genève.

Art. 33. Conforme à l'art. 39 de Lyon à Genève, sauf la suppression des mots : *des terrains achetés.*

Art. 34. La Compagnie s'engage à fournir et à mettre sur les rails, dans le délai fixé pour l'achèvement des travaux, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en marchandises et bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons ou plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seront adressées par le ministre des travaux publics.

Art. 35 à 38. Conformes aux art. 40 et 43 de Lyon à Genève.

Art. 39. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de toutes les lignes formant l'objet de la présente concession, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés; il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance, ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilog. Les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilog. paiera comme 10 kil.; entre 10 et 20 kil., il paiera comme 20 kil.; entre 20 kil., et 30 il paiera comme 30 kil., etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toute classe destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.

	PRIX.		
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0,037	0,018	0,055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,004
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,01	0,01	0,02
PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0,10	0,08	0,18
2e classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler dit de corde, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0,09	0,07	0,16
3e classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0,08	0,06	0,14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais	0,06	0,04	0,10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0,06	0,06	0,12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machines locomotives ne traînant pas de convoi	0,15	0,10	0,25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)			
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Voiture à deux roues, à fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera doublé si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre paieront le prix des places de 2e classe.)			

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Gray, à 24 fr. ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le tarif du transport des blés, péage compris, soit réduit de moitié et ne puisse s'élever, au maximum, qu'à huit centimes (0 fr. 8 c.) par tonne et par kilomètre.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, paieront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, paieront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être

relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou à plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 40 à 55. Conformes aux art. 45 à 60 de Lyon à Genève.

Art. 56. Si le tracé du chemin de fer de Roanne à Saint-Étienne et à Lyon est maintenu sur la rive droite de la Loire, la Compagnie devra pourvoir, à ses frais, à l'agrandissement de sa gare actuelle, et en partager l'usage avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Moulins à Roanne.

Si, au contraire, le tracé par la rive gauche de la Loire est préféré, la gare du chemin de fer de Moulins à Roanne sera établie de manière à servir à l'usage commun des deux chemins.

Les redevances à payer, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure, les compagnies entendues.

La Compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les Compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Les redevances à payer en ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure.

Art. 57. Les embranchements particuliers actuellement existants sont maintenus, à la charge, par les propriétaires d'embranchements, de se pourvoir dans un délai de six mois pour obtenir une autorisation régulière.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Art. 58. A défaut, par la compagnie, de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites, demanderait un nouvel embranchement, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les dispositions des deux derniers paragraphes de l'article précédent seront applicables aux nouveaux embranchements autorisés.

Art. 59. La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne et à Roanne.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Art. 60. Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsqu'e l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre; le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre, en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Art. 61. Les embranchements seront construits de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aura lieu, comme par le passé, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Art. 62. Les traitements des gardiens d'aiguilles et de barrières des nouveaux embranchements dont l'administration pourrait autoriser la construction seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Art. 63. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Art. 64. Dans le cas d'inexécution d'une ou plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 65. Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix de douze centimes (0 fr. 12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et en outre, quatre centimes (0 fr. 04 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Art. 66. Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 67. Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 68. La Compagnie s'engage à rembourser à l'État la somme de 4 millions formant au principal le montant du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne en vertu de la loi du 15 juillet 1840.

Ce remboursement aura lieu en trente annuités égales de 204,077 francs chacune, représentant l'intérêt de ladite somme de 4 millions et son amortissement calculés au taux de 3 0/0.

La première annuité sera payée le 27 mars 1859, c'est-à-dire un an après l'ouverture du chemin de fer de Moulins à Roanne; et les autres, au 27 mars des vingt-neuf années suivantes.

Chacune de ces trente annuités sera représentée par une obligation souscrite par la Compagnie et négociable à l'ordre du caissier central du Trésor. La Compagnie s'engage à remettre au Trésor, avant le 31 décembre 1859, les obligations représentant lesdites annuités.

Art. 69. Le ministre des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante ans les sommes à payer annuellement en représentation du prix des lignes rachetées, en vertu des conventions annexées au présent, savoir :

1° Pour le chemin de Saint-Étienne à Lyon : 2,673,285 fr., en 1853; 2,773,285 fr., en 1854; 2,873,285 fr., en 1855; 2,973,285 fr., en 1856; et 3,073,428 fr., en 1857 et les années suivantes; soit au maximum 3,073,428

2° Pour le chemin de Saint-Étienne à la Loire : 189,022 fr. en 1853; 198,310 fr., en 1854; 205,560 fr., en 1855; 212,790 fr., en 1856; 220,030 fr., en 1857 et années suivantes; soit au maximum 220,030

3° Pour le chemin d'Andrézieux à Roanne, une somme annuelle de 334,542

Total........ 3,628,000

Ladite somme sera payée aux ayants droit sur les produits nets de l'entreprise, avant tout prélèvement, de quelque nature et à quelque titre que ce soit, autre que celui des frais annuels d'entretien et d'exploitation.

En conséquence, la somme ainsi garantie annuellement par l'État n'excédera, dans aucun cas, celle de 3,628,000 fr., en représentation de laquelle la Compagnie est autorisée à délivrer aux ayants-droit des obligations dont l'intérêt ne pourra excéder 4 0/0.

La forme et les conditions d'émission de ces obligations seront soumises à l'approbation du ministre des finances.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation et de ses recettes.

Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité ci-dessus fixée, il en sera remboursé, avec les intérêts à 3 0/0, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant la somme nécessaire pour payer ladite annuité, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 52 ci-dessus.

Art. 70 à 78. Conformes aux art. 62 à 70, sauf la substitution :

A l'art. 65 du chiffre 15,000 fr. au chiffre 25,000 fr.

Et, à l'art. 68, la substitution du chiffre 1,000,000, au chiffre 2,000,000 fr.

Arrêté à Paris, le 16 mai 1853.

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,

P. MAGNE.

Jurisprudence.

Chemins de fer. — Réduction de tarifs. — Dommages-intérêts demandés par des entrepreneurs de voitures publiques. — Contestation. — Compétence. — Conflit.

L'autorité judiciaire est compétente pour connaître des difficultés qui s'élèvent entre les Compagnies concessionnaires de chemins de fer et les redevables sur l'application des tarifs, la quotité des droits exigés ou la restitution de taxes indûment perçues.

Mais c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de prononcer sur l'action intentée par des entrepreneurs de voiture publiques contre une Compagnie de chemin de fer et ayant pour objet de faire prononcer des dommages-intérêts contre ladite Compagnie, à raison du préjudice qu'elle aurait causé à leurs entreprises par l'établissement de tarifs réduits pour le transport des voyageurs et des marchandises aux localités que ces voitures desservent.

En effet, aux termes des art. 44 et suivants de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846,

rendue en exécution de la loi du 15 juillet 1845, et portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, c'est à l'administration qu'il appartient, sur l'initiative des Compagnies et après que le public a été informé par des affiches des changements demandés, d'approuver, en vue de l'intérêt général, dans les limites du maximum autorisé par le cahier des charges, ou de rejeter les modifications proposées au tarif des perceptions. Or l'autorité judiciaire ne saurait, sous le prétexte d'un dommage prétendu causé par ces modifications à des intérêts privés, s'immiscer directement ou indirectement dans l'appréciation des actes administratifs qui les ont homologuées, et y porter atteinte.

(Décret du 21 avril 1853. Dupont et autres contre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite). — M. Maigne, conseiller d'Etat, rapporteur. — M. de Forcade, commissaire du Gouvernement. — Mes Reverchon et Moreau, avocats.)

JEUX DE BOURSE. — PAIEMENT EN LETTRES DE CHANGE. — RÉPÉTITION.

La souscription de lettres de change pour sommes dues à raison de jeux de bourse constitue-t-elle un paiement effectif mettant obstacle à l'exercice de l'action en répétition?

La négociation qui est faite de ces lettres de change n'en couvre-t-elle pas du moins le vice originaire et ne s'oppose-t-elle pas à l'action récursoire que le souscripteur, condamné vis-à-vis le tiers-porteur, intente au bénéficiaire primitif?

Ces graves questions avaient été résolues dans le sens de l'affirmative par un arrêt de la Cour de Paris du 28 janvier dernier, qui a débouté le sieur Hallez de son action en répétition contre les sieurs Dumartin et Bocquet. La Cour a admis le pourvoi formé contre cet arrêt.

M. Nachet, conseiller rapporteur; M. Sevin, avocat général, conclusions conformes. Plaidant, Me Paignon.

ARRÊT. — DÉFAUT DE MOTIFS. — JUGEMENT.

Les motifs d'un arrêt peuvent être complétés par les motifs du jugement de première instance, encore bien que leur adoption n'y soit pas exprimée d'une manière explicite.

Ainsi est suffisamment motivé l'arrêt portant que c'est avec raison qu'on a refusé la livraison d'un objet vendu, si les juges de première instance se sont formellement expliqués sur les motifs de droit et de fait qui autorisaient ce refus.

Rejet du pourvoi du sieur Aubé Tronchon contre un arrêt de la Cour de Paris, du 10 juillet 1852.

M. d'Oms, conseiller rapporteur; M. Sevin, avocat général, conclusions conformes. Plaidant, Me Paignon.

REVUE MÉTALLURGIQUE.

FABRICATION DE LA FONTE ET DU FER DANS LE ZOLLVEREIN.

Sommaire. — *Situation de l'industrie de la fonte et du fer dans les Etats de Bavière, Nassau, Wurtemberg, Hesse, Saxe, Luxembourg, Hesse électorale, Bade et dans les autres Etats du Zollverein. — Resumé des districts travaillant au combustible végétal, et des districts travaillant au combustible minéral. — Production de la fonte et du fer des divers Etats du Zollverein en 1858 : production absolue, production par habitant et par kilomètre carré.*

Lorsqu'on classe les pays du Zollverein d'après la quantité absolue de fonte produite par an, la Bavière se place immédiatement après la Prusse; mais la Bavière occupe un rang bien inférieur lorsqu'on classe ces mêmes pays d'après la production par habitant ou par kilomètre carré : elle ne produit par habitant que 3 kil. 9 de fonte par an, tandis que la Prusse en produit 10 kil. 7, et le Nassau, par exemple, 37 kil. 1. En chiffres absolus, la production annuelle de la Bavière a été comme suit, en 1850 :

Fonte.	17,500 tonnes.
Fer.	14,000 id.

Dans la Bavière proprement dite, les hauts-fourneaux n'ont que de faibles dimensions et ne marchent que pendant une partie de l'année ; le pays a peu de minerai, et pour la consommation du bois les usines à fer ont un concurrent dangereux dans les salines. L'affinage de la fonte se fait encore en majeure partie au charbon de bois, mais le puddlage a gagné beaucoup de terrain depuis une quinzaine d'années : on emploie dans les fours à réverbère de la tourbe ou du bois desséché. L'emploi de ce dernier combustible pour le puddlage de la fonte et le réchauffage du fer est inconnu en France; il est au contraire très-usité dans la partie méridionale de l'Allemagne, de même que dans le nord de l'Europe.

Le Palatinat, qui fait partie de la Bavière, est situé sur la rive gauche du Rhin, tout près du bassin houiller de Sarrebruck, qui par quelques ramifications s'étend de la Prusse jusque dans cette province. Le combustible minéral s'y est substitué partiellement au charbon de bois pour la fabrication de la fonte, et plus particulièrement pour sa conversion en fer ; la sidérurgie de ce district se trouve, en général, à peu près dans la même situation que celle de la partie avoisinante de la Prusse. Toutefois, le Palatinat étant plus rapproché de Nassau et du grand-duché de Hesse, peut acquérir dans ces pays des fontes d'excellente qualité, pour compléter l'approvisionnement de ses usines de puddlage.

Le duché de *Nassau* n'occupe dans le Zollverein que le onzième rang en ce qui concerne le nombre des habitants et la superficie du sol, mais il y forme un des districts métallurgiques les plus importants.

Le pays de Nassau est riche en minerais de fer très-fusibles, donnant 40 à 50 pour cent de fonte également convenable pour le moulage et l'affinage; le minerai revient aux usines à très-bon marché ; mais la quantité de bois disponible limite sa conversion en fonte. Il y a dans le Nassau deux groupes d'usines, l'un dans l'intérieur du pays, près de la Lahn, l'autre plus au nord près de la Dill. Sur les rives de la Lahn le bois est très-cher ; sur la Dill il est plus abondant, mais il n'y en a pas assez cependant pour qu'on ait voulu jusqu'à présent employer le puddlage au bois. L'industrie sidérurgique en Nassau consiste, par suite de cette situation, plutôt en une fabrication de fonte qu'en une fabrication de fer, et celle-ci est encore primée par l'industrie minière proprement dite. Une partie de la fonte produite dans le pays est convertie en objets moulés ; une autre partie est affinée au charbon de bois ou puddlée au combustible minéral, soit au lignite dont le pays possède quelques riches dépôts, soit à la houille qu'on importe des bassins de la Ruhr et de la Sarre: mais la majeure partie de cette fonte est expédiée dans ces deux bassins houillers, où on la puddle pour l'ajouter dans les élaborations ultérieures aux produits obtenus avec de la fonte au coke. Le minerai donne lieu à un commerce encore plus considérable que la fonte; grâce à sa richesse, à ses bonnes qualités de toute sorte, grâce enfin à la faiblesse de son prix de revient, on l'expédie jusqu'à 100 lieues et davantage des mines, dans les deux pays de Hesse, dans le Palatinat, dans le pays de Bade et dans les deux districts métallurgiques de la Prusse, où on l'ajoute directement dans les hauts-fourneaux aux minerais indigènes. Une partie des minerais du Nassau est même importée dans l'Alsace; en 1846, cette importation était de 4,000 tonnes ; elle a considérablement augmenté depuis, comme toute l'industrie du pays, par suite de l'établissement du chemin de fer qui traverse la contrée en conduisant de Cassel à Francfort.

Le duché de Nassau a produit en 1850 :

Fonte.	15.500 tonnes.
Fer.	3,000 id.

La production de la fonte équivaut à peu près à celle du département de la Nièvre.

Dans le royaume de *Wurtemberg* (1) toutes les usines appartiennent au gouvernement qui les fait administrer avec des soins particuliers. Bien que ne disposant que de minerais peu riches en fer, les métallurgistes distingués du Wurtemberg sont cependant parvenus à obtenir dans leurs hauts-fourneaux deux fois autant de fonte que la Prusse, trois fois autant que la Saxe et cinq fois autant que la Bavière voisine. On y emploie exclusivement le charbon de bois, et parmi les hauts-fourneaux qui se servent de ce combustible, ceux du Wurtemberg se distinguent par leur grande production journalière.

La conversion de la fonte en fer se fait en partie par affinage au charbon de bois, en partie par puddlage ; on brûle dans les fours à réverbère, comme en Bavière, de la tourbe ou du bois partiellement desséché. Dans quelques-uns de ces fours, on emploie comme combustible les gaz des hauts fourneaux ; cet emploi a été inventé dans le pays, à Wasseralfingen, et de là il s'est répandu dans plusieurs autres pays de l'Allemagne et même jusqu'en Transylvanie ; il faut ajouter que ce mode de chauffage ne s'est maintenu que dans un nombre très-restreint d'usines.

---

(1) En classant, dans les *Annales* du 25 mars, les divers pays du Zollverein d'après leur production de fonte en 1849, le Wurtemberg n'occupait que le cinquième rang ; dans l'année 1850, l'ordre d'importance de la production s'est un peu modifié, et c'est pour ce motif que le Wurtemberg occupe ici le quatrième rang. — Une observation analogue serait à faire pour plusieurs autres pays, et particulièrement pour le Luxembourg, dont la production a considérablement baissé de 1849 à 1850.

Le Wurtemberg a produit en 1850 :

Fonte,	8,000 tonnes.
Fer,	3,500 id.

Une brochure publiée dans ces derniers temps propose d'augmenter la production de fer en Wurtemberg, en y introduisant la houille de la Sarre (rive gauche du Rhin). Un coup d'œil jeté sur la carte montre la grande distance que la houille aurait à parcourir ; mais avec la facilité des communications actuelles un tel projet peut parfaitement se réaliser.

Dans le grand-duché de *Hesse*, la fabrication de la fonte et du fer se trouve pour la majeure partie concentrée dans le district qui touche le Nassau, et les conditions techniques et économiques y sont les mêmes que dans ce dernier pays. Les hauts-fourneaux marchent au charbon de bois. Il n'y a que quelques années, la conversion de la fonte en fer se faisait encore exclusivement au charbon de bois ; une grande usine de puddlage et de laminage a été établie dernièrement par une société financière à quelques lieues du Main. Cette usine s'alimente de la houille de la Ruhr, qui descend du Rhin jusqu'à Mayence, et remonte de là le Main. Il paraît que, grâce à sa bonne qualité et par suite du voisinage des débouchés, le produit peut supporter les frais si considérables du transport.

Le grand-duché de Hesse produit par an 7,500 tonnes de fonte et 4,500 tonnes de fer.

Parmi les divers pays qui composent maintenant le Zollverein, le royaume de *Saxe* n'a occupé que le huitième rang en 1839 ; il y occupe en 1850 déjà le sixième, et s'élèvera sans doute bientôt à un rang encore supérieur.

La Saxe possède dans ses districts montagneux beaucoup de minerais de fer qu'on a traités jusqu'à présent au charbon de bois ; dernièrement on a commencé à y défricher : on a trouvé plus avantageux de vendre le reste du bois pour le chauffage domestique, et l'industrie du fer ne peut se développer de ce côté. Mais on a découvert, il n'y a pas très-longtemps, des gisements puissants de houille dans les plaines de la Saxe ; déjà on y a établi de hauts-fourneaux au coke et une usine de puddlage à la houille qui fournit son contingeant de rails aux chemins de fer du nord de l'Allemagne. L'importance de ce bassin houiller est immense pour le pays et les districts voisins : mais l'industrie du fer n'en tirera réellement de grands avantages que lorsque les minerais de la partie montagneuse pourront envoyés par un chemin de fer aux usines être des plaines.

En attendant, la production de la Saxe a été en 1850 comme suit :

Fonte.	7,000 tonnes.
Fer.	4,000 id.

Dans le duché du *Luxembourg*, la métallurgie du fer se trouve à peu près dans les mêmes conditions naturelles que dans le Luxembourg belge et dans les Ardennes françaises. On y fond des minerais d'alluvion donnant du fer tendre, et des minerais oxydés rouge et brun donnant du fer fort ; le combustible est le charbon de bois, auquel, dans quelques localités, on ajoute du bois desséché : la même chose se pratique, comme on sait, dans le département des Ardennes.

Le Luxembourg ne fait partie du Zollverein que depuis 1842 ; auparavant ses débouchés avaient été très-restreints, et sa production de fonte a donc dû augmenter considérablement à partir de cette époque. Mais bientôt après, lorsque près de là, en Prusse, dans le bassin houiller d'Eschweiler, la fabrication du fer, basée sur l'importation de la fonte belge, a pris un développement si considérable, cette circonstance a réagi d'une manière funeste sur l'industrie du Luxembourg, et a ramené sa production de fonte à peu près au chiffre de 1842. Cet état de choses est d'autant plus fâcheux pour le pays, qu'il ne dispose pas de beaucoup d'autres ressources.

En 1850, la production de la fonte était de 6,500 tonnes. On l'envoyait principalement aux usines de puddlage, alimentées par les houillères de la Sarre. Dans le pays même on n'a produit qu'à peu près 2,200 tonnes de fer, fabriqué en partie au charbon de bois, en partie par puddlage à la houille, mais sans emploi de laminoir. De telles usines de puddlage consistent ordinairement en un ou deux fours à puddler, avec un marteau pour cingler les loupes ; le fer puddlé est ensuite réchauffé au charbon de bois et étiré au marteau. Des usines du même genre se rencontrent aussi en Nassau, en Hesse et ailleurs ; dans les Ardennes françaises, on trouve quelque chose d'analogue.

L'industrie du fer s'exerce dans la *Hesse électorale* en de nombreuses usines dispersées sur tout le territoire du sol. On y emploie exclusivement le combustible végétal. Dans une partie de la Hesse électorale, ce combustible est rare ; ailleurs le minerai fait défaut au combustible, et, en quelques localités, tant le minerai que le charbon de bois reviennent à des prix très-élevés. Malgré cela, les usines se maintiennent et donnent même quelque bénéfice ; elles pourvoient à des besoins locaux et doivent leur salut au manque de communication, c'est-à-dire à cette même cause qui donnait autrefois à chaque usine tant d'influence dans le district qui l'entourait. Le chemin de fer qui traverse ce pays, et en plus forte proportion encore ceux qu'on ne peut manquer de construire prochainement, feront grand tort aux usines de la Hesse électorale. Leur salut consiste dans les gisements de lignite, qui sont encore plus importants dans ce pays que dans le duché voisin de Nassau ; mais les essais faits avec ce combustible pour l'employer au puddlage ne paraissent pas encore avoir réussi dans la Hesse électorale.

La Hesse électorale comprend le petit district industriel de Schmalkalden, connu parmi les métallurgistes par la nature aciéreuse de son fer et par le mode particulier dont on le prépare : on y emploie les mêmes bas-fourneaux dont il a déjà été question à l'occasion d'un district métallurgique de la Prusse qui touche à la Hesse électorale.

La production totale de la Hesse électorale a été en 1850 :

Fonte..	5,700 tonnes.
Fer..........	2,100 —

(La suite au prochain numéro.)

Le Crédit foncier mis à la portée de tout le monde.

Il était vivement à désirer qu'un travail clair, précis, consciencieux, vînt faire connaître quels étaient les services que pouvait rendre à notre pays l'une des plus importantes créations financières que ses derniers temps ont vu naître.

Un économiste, déjà connu par d'autres travaux, s'est chargé de remplir cette tâche, et nous nous faisons un plaisir de mentionner son travail, rempli de faits à la fois nouveaux et fort curieux (1).

C'est ainsi que M. Emile Bères nous apprend, que lorsque la terre vaut, en moyenne, en Angleterre, en Belgique, dans la Prusse rhénane, en Suisse, de 3 à 6,000 fr. l'hectare, elle ne vaut en France que 1,000 à 1,200 fr.

L'auteur pense que le Crédit foncier est appelé à relever nos terres de cette regrettable infériorité ! Puisse-t-il deviner et prédire juste !

La solidité du placement des capitaux par l'intermédiaire des *sociétés de crédit*, nous paraît démontrée d'une manière fort satisfaisante, et nous recommandons volontiers aux pères de famille, les sages conseils qui leur sont donnés dans le chapitre XVI sur la direction à donner à leurs enfants pour le choix d'un état.

L'exploitation des terres, aidée désormais des ressources que peut procurer le crédit foncier, devrait, selon M. Bères, occuper davantage la jeunesse intelligente, qui vient trop légèrement, dans nos cités, suivre des carrières déjà bien encombrées.

Au reste, plutôt que de continuer à analyser ce travail déjà bien concis, nous lui empruntons le passage suivant qui nous paraît juger sainement la nouvelle institution.

« Les valeurs de la nature des obligations foncières ont cet avantage sur l'or, l'argent et le billet de banque que, dans le secrétaire même, elles *fonctionnent* et *rapportent*. Ces valeurs auront encore un dernier attrait, c'est d'ouvrir des chances pour arriver à gagner quelqu'une des primes attachées à leur mode d'émission. Qui de nous donc ne vit pas un peu d'espérance et n'aime pas à se perdre parfois dans le riant domaine de l'imagination (2) ?

» En considérant bien les choses, en pesant sainement la disposition présente des esprits, en tenant compte des événements politiques passés et envisageant ceux qui peuvent advenir encore, je suis assez porté à croire que les obligations foncières peuvent devenir l'une des valeurs en circulation les mieux prisées, et qu'elles aideront puissamment et très-heureusement à modifier la dette hypothécaire de la France, fardeau bien plus lourd aujourd'hui par les conditions qui établissent cette dette que par le chiffre, quelque élevé qu'il soit, qui la représente.

» Ce qui est vrai en toutes choses l'est bien davantage encore en matière de finances : c'est que ce sont les hommes qui font avant tout le mérite des institutions, en déterminent le progrès, en assurent la durée. Attachez au char d'une institution naissante des hommes capables, dévoués, honnêtes, vous marcherez et réussirez ; confiez-vous au contraire à des esprits ignorants, aventureux, infidèles, tout ira mal, périclitera, chutera.

---

(1) Manuel de l'emprunteur et du prêteur aux caisses de crédit foncier, précédé de l'Exposé des principes économiques devant régir la possession, l'exploitation, la libération du sol. 1 vol. in-16. — Chez Guillaume, 14, rue Richelieu ; prix : 1 fr. 50 c.

(2) Chaque année, il se fait quatre tirages des obligations remboursables, toutes à 1,000 francs avec une prime de 200 fr. En outre, les premiers numéros sortant à chaque tirage gagnent des lots de 100,000 à 10,000 francs.

»Sous ce rapport-ci encore, nous sommes parfaitement tranquille ; et, sans vouloir nous faire illusion, sans chercher à flatter personne, nous tenons cependant à communiquer aux autres les motifs de notre confiance, et à leur dire, en toute franchise, la raison déterminante de nos espérances.

»A nul autre, mieux qu'à M. Wolowski, ne revenait la direction de la puissante association du *Crédit foncier de France*, lui qui, depuis quinze années au moins, a consacré son intelligence et tous ses efforts à populariser l'œuvre, à lui trouver des adhérents, à monter, à simplifier ses rouages.

»A ses côtés, comme organisateur et administrateur, nous voyons avec infiniment de plaisir M. Emile Péreire, l'habile et heureux promoteur des chemins de fer en France. Quand on a gagné renom et fortune à faire triompher une chose grande autant que nationale, on ne vient pas s'attacher aussi résolûment à un autre char, si l'on n'est sûr encore de le pouvoir lancer, de le faire arriver au but.

»Il nous sourit aussi de voir un homme venir jeter à lui seul dans la caisse de l'association un lot de 2 millions de francs. On ne hasarde pas, sans preuves et sans une profonde conviction pour le succès d'une entreprise, une fortune toute faite. La confiance de M. le comte de Branicki doit, ce nous semble, entraîner après elle bien d'autres confiances (1).

»A côté de ces hommes éclairés, résolus et dévoués, nous pouvons signaler des notabilités hors ligne, ayant l'habitude des grandes affaires et qui ne viennent certes pas patroner légèrement une œuvre qui ne serait ni utile au pays, ni assurée dans son avenir : ce sont MM. Léon Faucher, ancien ministre; Drouyn de l'Huys et Achille Fould, présentement ministres; MM. Benoist d'Azy, Léonce de Lavergne, Darblay, Hély d'Oissel, duc de Mouchy, de Rainneville, Dailly, Daru, etc.

»Nos plus importants financiers, de leur côté, ne sont pas restés en arrière du mouvement nouveau. C'est d'un très-bon augure, car, dans la famille financière essentiellement positive et calculatrice, on ne hasarde légèrement ni argent, ni position acquise : nous pouvons, parmi les financiers, mentionner le concours honorable et flatteur pour l'institution, de MM. Ernest André, Bartholony, d'Eichtal, Bischoffsheim, Lecointe-Désarts, Javal, Delahante, Oppenheim, Marcuard, Leroy de Chabrol, de Waru, Paccard, Dufour.

»Le corps infiniment honorable des notaires figure encore dignement dans l'association par le concours de MM. Cotelle, Hallig et Thibault.

»Avec un tel ensemble d'hommes si bien posés, de capacités aussi effectives et de garanties matérielles auxquelles il ne manque rien, qui donc pourrait ne pas avoir confiance, et qui voudrait ne pas dire avec nous : ON MARCHERA ; ON RÉUSSIRA? »

E. Beres.

(1) Voir dans les Statuts le chiffre des souscriptions.

Société des ingénieurs civils.

Séance du 3 juin 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture d'une lettre de M. Coutant, qui est accompagnée d'une série d'échantillons de bandages cémentés par le procédé pour lequel il est breveté.

L'un d'eux est un morceau du bandage dont la rupture sur le chemin de fer d'Orléans a été signalée dans la séance du 6 mai. M. Coutant fait remarquer que la nature du fer n'offrait pas une résistance convenable ; il ajoute que l'accident est arrivé par suite du contre-choc de plusieurs essieux sur la voie au milieu desquels l'essieu à bandages cémentés se trouvait placé.

Plusieurs autres échantillons proviennent de bandages du Nord qui, après avoir roulé un assez long temps, ont été soumis à la cémentation ; ils ont manqué dans la soudure.

M. COUTANT tire alors les conclusions suivantes :

1° Malgré le peu d'épaisseur du fer, la qualité n'est pas altérée par la cémentation ;

2° La pénétration du carbone présente une égalité parfaite sur toute la circonférence ;

3° Dans la cassure il n'y a pas trace de tendance à une séparation entre la partie de fer cémenté et la partie restée à l'état de fer pur.

D'autres échantillons sont des morceaux de bandages composés en fer, mi-partie à grain (fer au bois), mi-partie à nerf (fers divers) : le fer à grain y forme la surface de roulement; le fer à nerf, le corps de la barre. On a le soin de laminer ces produits à la machine Buddicom au sortir du four, quand ils sont cémentés.

M. COUTANT a aussi envoyé des échantillons de rails dans lesquels on a remplacé par la cémentation les mises soudées d'acier pour les croisements de voie et pour les aiguilles des changements.

UN MEMBRE dit qu'au chemin de fer d'Orléans, dans les croisements qui avaient été cémentés, la partie aciérée perdait toute résistance et se pulvérisait. Après M. Coutant, M. Vorus est venu essayer son système sur des croisements, et l'on est arrivé au même résultat.

On répond que pour que la cémentation produise l'effet voulu, il faut que le fer que l'on veut cémenter soit de qualité supérieure, et ensuite qu'il soit toujours étiré au laminoir après l'opération, et que M. Coutant n'a pas réussi parce qu'il ne devait pas réussir, puisqu'il avait opéré sur des rails ordinaires, c'est-à-dire sur du fer de qualité inférieure.

On fait remarquer qu'étirer après la cémentation est une idée nouvelle, et que ce procédé n'a pas encore été employé.

On fait observer que M. Vorus a toujours dit que pour obtenir une bonne cémentation, il fallait opérer sur du bon fer.

On ajoute qu'au chemin du Nord on avait cémenté quelques changements et quelques croisements de voies par le système de M. Coutant, mais que les résultats n'ayant pas été ceux qu'on en attendait, on avait dû renoncer à la cémentation comme on avait renoncé à l'emploi de mises d'acier.

Il est ensuite donné lecture d'une note de M. Ebray, membre de la Société, sur la machine à vapeur du système de M. Flaud.

UN MEMBRE fait remarquer que ce système, qui a été employé sur la section de Tours à Bordeaux, ne donne pas en pratique les résultats qu'on avait espérés. Les réparations sont plus fréquentes avec ces machines qu'avec celles des autres systèmes. Ce sont des machines de quatre chevaux de force, qui font 500 tours environ à la minute. Ce n'est peut-être pas à la vitesse qu'il faut attribuer les inconvénients qui ont été signalés. Quant à l'économie, elle n'est pas remarquable, puisque par force de cheval la machine consomme 4 kilogrammes.

(La suite au prochain numéro.)

Hosquin de Rhéville.

Correspondance.

M. E. G., à Bordeaux. — N° 1, l'époque n'est pas encore fixée. — N° 2, nous n'en prévoyons pas de prochain. — N° 3, l'affaire n'est pas aussi avancée qu'on le dit. Cependant elle se fera. — N° 4, oui, sous la réserve des événements politiques. — N° 5, Lyon, Strasbourg, Orléans, Ouest, Midi.

M. T. X. X., à Abbeville. — N° 1, s'abstenir. — N° 2, Ouest, Midi. — N° 3, oui. — N° 4, oui, avec recommandation d'exactitude.

M. L. H., à Crépy (Oise). — Toutes vos valeurs sont excellentes. Ne vendez que pour la somme qui vous est nécessaire. Vendez le n° 4.

M. M. C. M., à Nantes. — N° 1, non. — N° 2, elle en donnerait, mais dans de moindres proportions. — N° 3, bonne situation ; oui. — N° 4, si vous croyez à la guerre, il faut vendre ; sinon gardez. — N° 5, en cas de vente, remplacez par Lyon, Strasbourg. — N° 6, celles que nous venons d'énumérer. — N° 7, l'Ouest et en général les valeurs de la fusion normande.

M. T. M. L., à Paris. — N° 1, oui, avec le premier chemin, non avec le second. — N° 2, c'est probable. — N° 3, oui, car cela fera monter les recettes. — N° 3, on s'occupe d'une combinaison fort avantageuse où il entrerait.

M. P. A., à Remigny (Aine). — N° 1, rien n'est décidé à cet égard. — N° 2, probablement au commencement de juillet. La question sera décidée la semaine prochaine. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. J. P. frères, à Limoges. — N° 1, non. — N° 2, ne rien faire. — N° 3, quand on peut lever et garder, il n'y a rien d'imprudent. — N° 4, c'est de s'adresser à une maison comme la nôtre. — N° 5, 4, 3, 1, 2, 7, 5, 6, 8.

M. G., à Lyon. — Le *Journal des chemins de fer* les publie dans le numéro de ce jour.

M. R., à Bordeaux. — N° 1, Orléans.

M. de la T., à Angers. — N° 1, demandez toujours le remboursement ; cela ne nuit en rien à vos espérances, si vous en avez.

M. F., à Montargis. — N° 1, pas rompu, mais entravé. — N° 2, non. C'est la conclusion qui est probable. — N° 3, bonne ligne. — Votre prix d'achat n'est pas exagéré. Il n'y aurait lieu à appel de fonds qu'en cas de rupture définitive. — N° 4, non. — N° 5, le moment n'est pas éloigné.

M. A., à Nyons. — N° 1, c'est une erreur ; vous en commettez une également avec le chiffre de 487 50 ; c'est 483 75 qui est le chiffre exact. — N° 2, nous les trouvons chères à ce cours. — N° 5, c'est probable. — N° 6, encore probable. — N° 7, prenez des Ouest ou des Midi.

M. T., à Villefranche. — Reçu le titre provisoire, expédié par lettre recommandée le titre définitif. L'époque du paiement est indiquée sur le titre.

M. B. à Sainte-Croix Lemans (Sarthe). — N° 1 et 2, en ce cas, vendez les n° 3, 4, 5 et 6. — N° 3, on ne croit pas à la guerre. — N° 4, dès l'instant que vos valeurs sont payées, gardez-les.

M. L. A. à Clermont-Ferrand. — N° 1, non. — N° 2, une issue pacifique, mais des paniques jusqu'à la conclusion. — N° 3, nous préférons le Lyon. — N° 4, même à 700 fr. — N° 5, des questions personnelles.

M. T., à Paris. — La Compagnie rembourse 380 fr.

J. Mirès.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Compte général au 31 décembre 1852.

ACTIF.

1° COMPTE D'ÉTABLISSEMENT.

LIGNES RACHETÉES.

Marseille à Avignon,	41,077,076 67	
Lignes de la rive droite,	27,417,260 99	
Matériel d'exploitation,	10,352,076 60	
Approvisionnements divers,	2,270,099 79	81,116,523 05

2° DÉPENSES FAITES EN 1852.

Dépenses antérieures à la constitution de la société,	33,212 75	
Frais de cautionnement et autres,	25,590 71	
Frais généraux d'administration,	75,500 00	
Service des fonds, commission de banque, etc., etc.,	125,493 07	
Mouvement et fabrication des titres,	20,911 90	
Chemin de fer de Lyon à Avignon,	3,320 556 81	
Embranchement d'Aix,	9,701 38	
Marseille à Avignon,	474,257 97	
Lignes de la rive droite,	74,725 45	
Matériel d'exploitation,	98,349 57	
Approvisionnements divers,	31,061 48	4,489,667 09

3° OBLIGATIONS.

15,982 3/4 obligations d'Avignon à Marseille,	17,581,025 »	
5,552 obligations de Lyon à Avignon,	5,728,644 45	
Versement à faire sur les obligations 3 0/0,	14,571,750 »	
Soultes sur les obligations échangées,	1,225,000 »	
Obligations en caisse aux Compagnies rachetées,	3,398,990 »	
Primes d'échange sur les oblig. de Marseille à Avignon,	639,310 »	
Primes d'échange sur les obligations de Lyon à Avignon,	55,520 »	43,300,239 45

4° VERSEMENTS SUR LES ACTIONS.

Versements à échoir,	32,355,106 35	32,355,106 35

5° DÉBITEURS EN COMPTE COURANT. — CAISSE ET PORTEFEUILLE.

Trésor public, son compte courant,	8,076,919 66	
Cautionnement,	2,954,858 70	
De Rothschild frères,	2,100,192 92	
Comptoir national,	333,500 »	
Bon du Trésor,	4,830,400 »	
Caisse,	1,035,778 67	
Portefeuille,	8,617,020 52	27,948,670 47

6° DÉBITEURS DIVERS.

Versement en retard sur les actions d'Avignon à Marseille,	44,500 »	
Terrains disponibles,	62,452 92	
Recouvrements à faire (liquidation d'Avignon à Marseille),	117,605 40	
Débiteurs divers (id. id.),	1,398,427 23	
Id. (id. de Montpellier à Cette),	56,810 92	
Débiteurs divers,	1,001,003 16	2,681,063 16
		191,891,269 57

PASSIF.

1° OBLIGATIONS DE RACHAT.

Obligations à intérêt différé,	920,920 »	
Obligations à intérêt immédiat de 25,	10,948,950 »	
Obligations 3 0/0,	32,670,000 »	
Prime d'échange sur les obligations à intérêt différé,	2,469,870 »	
Id. id sur les obligations 3 0/0,	1,485,000 »	57,494,740 »

2° OBLIGATIONS 5 0/0.

30,000 obligations de l'ancien emprunt d'Avignon à Marseille,	33,000,000 »	
8,000 id. de l'ancien emprunt de Lyon à Avignon,	8,254,530 91	
31,965 id. nouvelles en échange de 15,982 3/4 obligations de l'emprunt d'Avignon à Marseille,	16,941,715 »	
11,104 id. nouvelles en échange de 5,552 obligations de l'emprunt de Lyon à Avignon,	5,673,124 45	
38,852 id. nouvelles émises en 1852,	20,039,147 95	83,908,518 31

3° FONDS SOCIAL.

90,000 actions.		45,000,000 »

4° CRÉDITEURS DIVERS.

Dépenses ordonnancées et non payées.	663,024 36	
Créditeurs divers de la Compagnie d'Avignon à Marseille,	125,968 17	
Intérêt, primes et obligations à payer pour l'emprunt d'Avignon à Marseille,	164,887 50	
Retenue des entrepreneurs,	146,327 32	
Intérêts à courir sur les bons du Trésor,	83,400 »	
Intérêts arriérés sur les actions de la Compagnie,	12,500 »	1,196,107 35

5° COMPAGNIES RACHETÉES.

Compagnie de la Grand'Combe,	1,510,353 32	
Id. de Montpellier à Nîmes,	174,870 »	1,685,223 32

6° SERVICE DES OBLIGATIONS DES LIGNES RACHETÉES.

Actions et obligations de Marseille à Avignon,	867,007 25	
Ligne de la rive droite,	740,416 67	1,607,423 92

7° EMPLOI DES BÉNÉFICES.

Dividende de 8 fr. par action,	640,000 »	
Profits et pertes. — Solde des bénéfices à porter à nouveau,	359,256 67	999,256 67
		191,891,269 57

CHEMIN DE FER
DE
LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EXPLOITATION.

Compte général, 2me semestre de l'exercice.

EXERCICE 1852.

PRODUITS.

Réseau de la rive droite du Rhône.					
TARIF N° 1.					
516,457 Voyageurs — 1re cl.	15,299	57,020 10			
2e cl.	114,840	278,193 18	837,093 02		
3e cl.	386,318	501,879 74			
TARIF N° 2.					
1,069,094 tx. Bagages.			27,719 10		
2,972 Chiens.			1,601 90		
32 Voitures.			1,224 35		
87 Chevaux.			452 20	868,090 77	
TARIF N° 3.					
1,044,303 tx. Marchandises et espèces.				43,144 22	
TARIF N° 4.					
92,680,400 tx. Marchandises.			523,774 20		
122,287,710 Houilles.			637,340 77		
22 Voitures.			351 25		
21 Chevaux.			70 »		
1,718 Bestiaux.			3,639 65	1,165,184 87	2,076,419 86
Rive gauche du Rhône.					
TARIF N° 1.					
306,076 Voyageurs — 1re cl.	10,847	157,855 »			
2e cl.	96,462	426,938 16	1,287,253 05		
3e cl	389,767	702,459 89			
TARIF N° 2.					
1,770,192 tx. Bagages.			109,449 35		
4,709 Chiens.			4,634 75		
182 Voitures.			10,502 25		
192 Chevaux.			3,174 80	1,415,104 30	
TARIF N° 3.					
1,724,703 tx. Marchandises et espèces.				97,772 35	
TARIF N° 4.					
110,413,469 tx. Marchandises.			812,450 80		
69,341,028 Houilles.			147,475 40		
18 Voitures.			900 75		
97 Chevaux.			1,098 35		
3,414 Bestiaux.			5,047 80	966,973 10	2,479,849 75
RECETTES DIVERSES.					
Enregistrements.			5,235 20		
Magasinage.			2,075 30		
Divers : Grande vitesse.			162 95		
— Petite vitesse.			2,329 05	10,052 50	
Talus et plantations.				2,109 77	
Loyers.				10,786 05	23,548 32
Total des produits bruts.					4,579,817 93

DÉPENSES.

Frais généraux de la société.	34,145 27
— de l'exploitation.	172,370 89
— de la ligne.	63,968 59
Entretien des ouvrages et bâtiments.	71,641 91
— de la voie.	231,421 67
Frais de halage.	425,987 61
Entretien des locomotives.	134,742 07
— des voitures et wagons des trains rapides.	24,401 14
— des wagons à marchandises.	54,444 09
— du service des voyageurs.	318,702 77
Frais spéciaux du service de la messagerie.	28,490 41
— des marchandises.	387,336 36
Total des dépenses.	1,947,653 38
Total des produits nets.	2,632,164 55
Total égal à celui des produits bruts.	4,579,817 93

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1853.

89,226 voyageurs	322,884	10
Bagages, marchandises, etc	305,059	85
Total	627,943	95

Semaine correspondante de 1852.

85 778 voyageurs	292,771	75
Bagages, march., etc.	257 097	67
Produit total	549,869	42

Recette totale du 1er janvier au 10 juin.

1853	13,688,431	19
1852	11,614,208	73

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 5 au 11 juin 1853.

20,428 voyageurs	102 950 fr.	45 c.
Bagages, marchandises, etc	111 514	70
Total de la semaine	214 465	15
Total de l'exercice courant	4,292,150	55
Semaine correspondante de 1852	190 ·88	10
Exercice correspondant de 1852	3,913,322 fr.	25 c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 5 au 11 juin 1853.

11,807 voyageurs	36,899 fr.	45 c.
Bagages, marchandises, etc	52,168	45
Total de la semaine	89 067	90
Total de l'exercice courant	1,195 047	60
Semaine correspondante de 1852	73 821	95
Total de l'exercice correspondant	1,016,452 fr.	75 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilomètres.)

Du 5 au 11 juin 1853.

Grande vitesse. 34,594 voyageurs.	221,180	55
Petite vitesse. bag., marchand.	164,777	15
Total de la semaine	385,957 fr.	70 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	7,762,714	45
Total	8,148,672	15
Semaine correspondante de 1852	340,718	93
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	6,664,760	55
Total de l'exercice correspondant	7,005,479	48

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 30 mai au 5 juin 1853.

14,447 Voyageurs	29,707	73
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	41,491	05
Total	71,199	13
Semaine correspondante de 1852	61,325	03
Recette totale du 1er janv. au 5 juin	1,173,958	72
Do 1852	954 193	89
Différence en faveur de 1853	219,764	83

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 974 kilom.)

Du 5 au 11 juin 1853.

Voyageurs	290,833	40
Bagages, marchandises etc	352,727	41
Total	643,560	81
Sect. d'Ang^{e}. — Voyageurs	28,431	20
— Bagages, march., etc.	18,837	28
Totaux	690,829	29
Semaine correspondante de 1852	537,429	10
Différence en faveur de 1853	151,400	19
Recettes du 1er janv. au 11 juin 1853.	12,888,677	68
Do de la section d'Angoulême	983 732	83
Total	13,872,410	51
Recette correspondante de 1852	11,460.426	51
Différence en faveur de 1853	2,411,984	»

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année. — 22e semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1853.

48,255 1/2 voyageurs	230,705 fr.	35 c.
Marchandises	286,491	90
Total de la semaine	517 197	25
Recettes antérieures	8,539 193	56
Total général	9,056,390	81

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 6 au 12 juin 1853.

Ouest. — 11,934 voyageurs, gr. vitesse	47,405	75
Petite vitesse	26,739	40
Total	74,145	15
Rive gauche. — 32,531 voyag	24 973	85
Total	99,119	»
Rive droite. — 53,234 voyag	44,915	50
Total	144,061	50
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	53,989	15
Rive gauche	18 823	85
Total	72,813	»
Rive droite	37,307	80
Total	110,120	80

Recette tot. du 1er janvier au 12 juin 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,845,083 f.	32 c.
Id. 1852	1,527,840	26

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1853.

4,591 voyageurs	11,992 fr.	15
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,498	10
Total de la semaine	27,490	25
Semaine correspondante de 1852	23,195	95
Différence en faveur de 1853.	4,294 fr.	30 c.
Recette du 1er janv. au 10 juin 1853.	532 355	55
Recette correspondante de 1852	537,527	»
Différence en faveur de 1852	5,171 fr.	45 c.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 28 mai au 3 juin 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	41 904	55
Bagages et marchandises	45,231	»
Total de la semaine	87,135	55
Semaine correspondante de 1852	82,086	25
Augmentation	5,019	30
Recettes du 1er janv. au 3 juin 1853.	1,796,094	98
— — 1852	1,569,906	10
Augmentation	226,188	88

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,793	90
Bagages et marchandises	38,314	65
Total de la semaine	66,108	55
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	153,244	10
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	3,200,478	47

Chemin de fer de St-Etienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

8e mois de l'exercice. — Mai 1853.

Marchandises 94,248 tonnes	372,679	75
Voyageurs 77,535	134,430	90
Services annexes	55,578	53
Total	562,589	18
Mois correspondant de 1852	417,378	77
Différence en faveur de mai 1853	145,210	41
Produits du 1er oct. 1852 au 30 mai 1853	4,038,286	92
id. id. id. 1852	3,393,831	92
Différence en faveur de 1853	644,455	»

Produits par kilomètre.

Dans le mois	9,869	98
Du 1er oct. 1852 au 30 av. 1853	70,817	13

Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur, 68 kilomètres.)

Recettes du mois de mars 1853.

5,031 Voyageurs	13,730	71
Messageries, bagages, marchandises, etc.	96,502	06
Total	110,232	77

Du 29 mai au 4 juin 1853.

1,197 Voyageurs	3,238	24
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	22,372	57
Total	25,610	81

Chemin de fer DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de mai 1853.

Voyageurs et bagages	132,610	35
Recettes diverses	64 685	60
Total du mois	197,295	95
Mois correspondant de 1852	200,477	95

SERVICE DES CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER DU NORD.

SERVICE DE PARIS A ST-QUENTIN.

STATIONS.	Mat.	Mat.	Soir.	Soir.	Soir.
Paris Dép.	8 15	10 »	12 15	4 »	8 30
Pontoise. Dép.	8 58	» »	1 8	4 53	9 30
Creil. Dép.	10 20	11 23	2 20	6 15	10 56
Compiègne	11 15	midi	3 15	7 10	11 50
St-Quentin Ar.	1 10	» »	5 15	9 10	1 50

SERVICE DE PARIS A BOULOGNE.

STATIONS.	Mat.	Mat.	Soir	Soir.
Paris Dép.	7 30	10 »	1 »	11 »
Creil	8 42	11 18	2 40	1 5
Amiens	10 45	1 3	5 »	4 5
Abbeville	11 34	1 56	6 17	5 15
Boulogne Ar.	1 »	3 3.	8 25	7 40

PARIS A AMIENS, ARRAS, DOUAI, LILLE, VALENCIENNES.

STATIONS	Mat.	Mat	Mat	Mat	Soir	Soir	Soir	Soir	Soir
Paris D	6 30	7 30	[illegible]	11 45	1 »	4 »	7 30	8 »	11 »
Amiens	11 20	9 55	12 45	2 31	1 40	6 20	9 0	11 5	4 5
Arras	» »	11 36	» »	4 20	» »	» »	11 2	12 55	6 »
Douai	» »	12 10	» »	5 3	» »	» »	11 33	1 37	7 3
Lille, A.	» »	1 »	» »	6 5	» »	» »	12 20	» »	8 »
Valenc. A	» »	1 »	» »	5 55	» »	» »	» »	2 25	8 5

PARIS, CALAIS, DUNKERQUE.

STATIONS	Mat	Mat.	Soir.	Soir.
Paris	7 30	11 45	7 30	11 »
Lille	12 25	6 30	minuit	8 »
Hazebrouck	1 11	7 45	12 55	9 30
Saint-Omer	2 10	8 29	1 22	10 04
Calais	4 »	9 30	3 10	11 30 mat.
Dunkerque	3 »	9 35	6 »	11 » mat

PARIS ET BRUXELLES A COLOGNE.

STATIONS.	Mat	Mat.	Soir.		
Paris Dép	7 30	11 45	9 »		
Bruxelles Arr	4 45 s	9 15	5 45 m		
	soir		mat	mat.	soir.
Bruxelles Dép	9 30		7 »	10 15	3 »
Malines	» »		7 40	10 50	3 35
Liége	12 30		10 50	1 25	6 50
Aix-la-Chap. A.	3 »		2 »	4 »	9 30
Cologne	5 »		4 15	6 »	» »
	mat		soir.	soir	soir

COLOGNE A BRUXELLES ET PARIS.

STATIONS.	Soir.	Mat	Mat.	Mat	Mat.
Cologne Dép	11 40		6 25	8 »	11 30
Aix-la-Chapelle	1 30		9 »	10 »	1 45
Liége	3 50	8 »	12 »	12 10	3 »
Malines	6 20	11 50	3 50	2 20	8 10
Bruxelles Arr	6 45	11 20	4 20	3 15	6 35
	mat	soir.			
Bruxelles Dép	8 »	1 15	soir		
Paris Arr	3 »	10 45	6 30		
	soir.	mat.	5 30 mat		

SERVICE SPÉCIAL DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Départs d'heure en heure de Paris pour St-Denis, Enghien et retour.
Omnibus gratis à Saint-Denis à l'arrivée des trains. Omnibus gratis à Saint Denis pour le départ des trains : place aux Gueldres - place de l'Abbaye ; au Grand-Barrage.

N°s d. trains	31	33	35	37	39	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59
	mat	mat	mat	mat.	mat.	mat	mat	soir.	soir.	soir	soir	soir.	soir	soir.	soir.
Paris. D.	7 25	8 »	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	1 30	2 30	3 30	4 30	5 »	5 30	6 30	7 30
Saint-Denis	7 41	8 11	8 41	9 41	10 41	11 41	12 41	1 41	2 41	3 41	4 41	5 10	5 41	6 41	7 41
Enghien	7 50	8 20	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	1 50	2 50	3 50	4 50	5 20	5 50	6 50	7 50
Pontoise A	8 5		9 25		11 25			2 2.			5 25		6 25		

* Arrêts aux stations pour prendre les voyageurs sans en descendre.

LIGNES D'ORLÉANS, DU CENTRE ET DE CURBEIL.

PARIS A ORLÉANS.

STATIONS.		Avant Midi		Après Midi				
	Mixte	Omn	Direct	Omn	Étampes.	Omn	Malles Tours	Malles [illegible]
Paris Départs.		8 »	9 35	12 15	3 45	5 45	7 45	7 44
Étampes		9 50	10 17	2 11	5 50	7 44	9 34	9 4
Orléans Arrivées		12 »	11 20	3 15		9 55	10 10	10 40
Orléans Départs.	6 35	12 40		4 40	Les trains Malles et directs n'ont que des voitures de 1re classe sur la ligne d'Orléans.		10 53	
Vierzon	9 13	2 25		6 49			12 41	
Bourges	10 30	3 37		8 »			1 30	
Nérondes	11 41	4 25		9 3			2 27	
Nevers Arrivées.	12 45	5 15		9 55			3 15	
Vierzon Dép.	9 35	2 53		»			1 1	
Châteauroux Arrivées.	12 »	4 40		»			2 25	

	Mat.	Soir	Soir.	Soir		Mat.	Matin	Soir.	Soir
Départs de Paris pour Corbeil	8 30	12 45	5 5	9 15	Dép. de Corbeil	7 35	11 »	3 45	6 20

Départs d'Orléans pour Paris : 7 h. 5, 11 h. matin, 3 h. 30, 4 h. soir, 12 h. 15, 12 h. 30 mat.
— de Vierzon pour Paris : 5 h. 30 matin, 12 h. 52, 9 h. 36 soir.

LIGNE D'ORLEANS A BORDEAUX.

STATIONS.	Avant Midi.				Après Midi.		
	Mixte	Omn.	Omn	Direct	Omn	Omn	Direct
Paris Départ	»	»	8 »	9 35	12 15	5 45	7 45
Orléans Arriv.	»	»	12 »	12 20	4 15	9 45	10 10
Orléans Départ.	»	7 30	midi 30		4 25	10 25	
Blois	»	9 12	2 18		6 14	11 50	
Tours Arr.	»	11 15	4 10		8 10	1 10	
Tours Départ.	6 25		4 35			1 31	
Chatellerault	9 4		6 47		»	3 0	
Poitiers Arr.	10 15		7 53		»	3 56	

Départs de Poitiers : 5 h. 10, 9 h. 5 matin, 5 h. 35 soir
— de Tours : 6 h. 35, 7 h. 53 matin, 4 h. 5, 9 h. 5 soir.
Les trains directs n'ont que des voitures de 1re et 2e classe.

LIGNE DE TOURS A NANTES.

STATIONS.	Avant Midi.			Après Midi	
	Mixte.	Omn.	Direct	Omn.	Malles
Paris Dép.	»	8 »	9 35	5 45	7 45
Orléans Dép	»	12 30		10 25	
Tours Arr.	»	4 10		1 10	
Tours Dép	7 25	4 45		1 45	
Saumur	9 2.	6 16		3 14	
Angers Arr	10 51	8 17		4 29	
Nantes	1 48	11 6		6 40	

Départs de Nantes : 6 h. 15, 8 h. 35 matin, 3 h. 25 soir.
— de Tours : 4 h. 08 matin ; 1 h. 30 soir.

LIGNES DE ROUEN, DU HAVRE ET DE DIEPPE.

Heures des Départs de Paris.

STATIONS	Av. Midi.				Après Midi.					
	omn.	exp.	omn	[illegible]	exp.	omn	omn.	omn	mixt	post
Paris D.	8 35	9 25	midi.	»	»	»	4 15	7 25	9 25	11 »
Maisons	8 51	» »	12 20	»	»	»	4 34	7 31	»	»
Poissy	9 15	» »	12 40	»	»	»	5 12	8 11	»	»
Mantes	10 20	» »	1 30	»	»	»	6 15	9 »	»	»
Vernon	11 12	10 50	2 35	»	»	»	7 »	9 50	»	»
Rouen A.	11 55	12 »	4 10	»	»	»	8 25	11 20	2 15	2 3.
Rouen D	1 »	12 15	4 30	»	»	»	»	»	3 5	
Yvetot	2 16	1 6	5 52	»	»	»	»	»	»	
Havre A.	3 35	2 »	7 0.	»	»	»	»	»	6 5	
Rouen D	» »	12 15	4 45	»	»	»	»	»	3 20	
Dieppe A.	» »	2 15	7 45	»	»	»	»	»	6 45	

Poissy et Mantes.

Mantes	Poissy seul	
mat.	mat	mat
11 »	7 »	11 »
11 34	7 25	»
12 »	7 45	10 30
1 »		
Retour	Retour	
matin.	soir.	soir
6 45	4 10	5 30

Dép. de Rouen pour Dieppe	le Havre
7 15	6 »
10 25	9 25

Départs du Havre pour Paris — 7 h., 10 h. 45 matin ; — 6 h., 10 h. soir
— de Dieppe pour Paris — 7 h. 10 h. 30, matin, — 5 h. 45, 9 h. 45, soir
— de Rouen pour Paris — 6 h. 45, 10 h. 35 mat ; — 1 h. 30, 6 h., 8 15 soir, minuit.
— de Mantes pour Paris — 6 h. 45, 9 15 mat. ; — 1 h. 15, 3 h. 30, 6 30, 9 h. 30 soir.

LIGNE DE PARIS A STRASBOURG ET A FORBACH.

STATIONS.	Matin		Soir.			
	7.	11	17	21.	23.	5
Paris dép.	6 40	9 30	1 »	5 30	7 40	11 »
Meaux	8 05	10 20	2 20	6 05	9 05	12 23
Château-Thierry	9 9	11 47	3 50	8 20	9 4.	2 »
Épernay	11 6	12 40	5 15	9 45	10 56	3 27
Châlons	11 56	1 18	6 5	10 30	11 42	4 30
Vitry-le-François	12 47	1 58	6 25	»	12 28	5 21
Bar-le-Duc	2 2	3 20	8 6	»	1 42	6 4.
Toul	4 3	4 24	10 21	»	3 21	8 44
Nancy	5 25	5 1.	11 45	»	4 20	9 4.
Lunéville	6 47	6 16	»	»	5 16	10 30
Sarrebourg	8 12	7 21	»	»	6 23	12 1.
Strasbourg	10 20	9 17	»	»	8 10	2 25
Nancy dép.	3 30	6 25	11 »	2 50	3 10	8 »
Metz	5 22	8 15	12 54	4 30	7 9	10 »
Saint-Avold	6 33	»	2 13	»	8 54	»
Forbach	6 57	»	2 45	»	9 30	»

Service de Paris à Meaux.

départ	retour
7 20 m.	7 » m.
10 »	9 45
12 15 s.	12 »
4 30	2 30 s.
8 »	7 »

STRASBOURG A PARIS, départ, 5 45, 10 25 matin
id. 12 10, 3 30 soir
NANCY A PARIS, départ, 6 15, 10 41 matin.
id. 2 18, 4 53, 7 45 soir
CHALONS A PARIS, départ, 12 15, 6, 11 21 matin.
id. 3 1., 6 23, 10 20 soir
FORBACH A NANCY, départ, 4 10, 11 matin.
id. 4 25 soir.
METZ A NANCY, départ, 5 5, 7 15, matin.
id. 1 6, 3, 6 26, 8 10 soir.

LIGNES DE STRASBOURG A BALE ET DE MULLOUSE A THANN.

Administration à Paris rue Richelieu, 72. — Direction à Strasbourg, faubourg de Saverne.

TRAINS EN CORRESPONDANCE DIRECT AVEC LA LIGNE DE PARIS

	Omnib	Direct.	Poste.	Omnib
Paris dép.	6 45 m.	9 30 m	7 0 s	11 » s
Nancy	5 35 s	1 19 s.	4 14 m	9 40 m.
Strasbourg arr	10 20	9 15	9 10	2 25 s
Strasbourg, dép	7 » matin		9 30	7 30
Schlestadt arr.	8 19	»	10 20	4 30
Colmar	9 18	»	10 5	5 44
Mulhouse	10 34	»	12 10	7 21
Bale	11 2	»	1 5 s.	8 20
Thann	» » soir		12 50	8 5

	Direct.	Poste	Omnib
Bale dép	5 30 m.	11 20 m.	4 » s.
Thann	6 4	—	4 40
Mulhouse.	6 42	12 37	5 46
Colmar	8 5	1 42 s.	6 43
Schlestadt	8 40	2 30	7 28
Strasbourg arr	10 10	2 30	9 »
Strasbourg dép.	10 58	2 30	5 45 m.
Nancy. arr.	3 35 s	7 45	10 37
Paris	10 »	4 30 m.	8 30 s

LIGNE DE MONTEREAU A TROYES.

Heures des Départs.

Dist	STATIONS.	Av. Midi. 1.	3.	Après Midi. 5.	7.	9.
kilom.	Paris	» »	9 5	3 5	6 30	»
79	Montereau.	5 »	11 24	5 45	10 35	»
101	Les Ormes	6 6	12 18	6 37	11 34	»
124	Nogent	7 6	12 45	7 21	12 6	»
133	Pont-sur-Seine.	7 24	1 1	7 42	12 30	»
142	Romilly	8 5	1 20	8 4	12 40	»
154	Mesgrigny.	8 12	1 39	8 30	12 50	»
170	Troyes	9 45	2 14	9 15	1 4.	»

Départs de **Troyes pour Paris** : 6 h. 10, 11 45 matin ; 4 22, 11 h. 40 soir

Départs de **Montereau pour Paris** : 3 h. 30, 10 37 matin ; 2 h. 35, 9 11 soir

SERVICE DU CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Partant de Paris.
N° 1. 7 15 matin.
N° 3. 11 30
N° 5 4 30 soir.
N° 9 7 30
N° 11 6 40

Partant de la Loupe.
N° 2. 12 31
N° 4 5 35 matin.
N° 6. 11 30
N° 8 2 20 soir.
N° 10 5 50

TRAINS DE LA RIVE GAUCHE
Partant de Paris à toutes les heures depuis 8 h. m. jusqu'à 10 h. s. inclusiv.
Partant de Versailles à toutes les 1/2 heures, depuis 7 30 m. jusqu'à 6 30 s. — Dernier train à 10 h. du soir.

ST-GERMAIN ET VERSAILLES (R. D.)

Départs de **Paris**, d'heure en heure, pour les deux lignes, depuis 7 h. 1/2 du matin jusqu'à 6 h. 1/2 du soir et à 10 heures du soir.
Départs de **St-Germain**, de **Versailles** et d'**Argenteuil**, d'heure en heure, depuis 7 h. du matin jusqu'à 10 heures du soir.

OMNIBUS GRATIS
Place de la Bourse, — Carrousel, — Pointe-St-Eustache, — boulevard Bonne-Nouvelle, , et quai de l'École, 16 (Pont-Neuf).

LIGNE DE SCEAUX.

Heures de Départ des trains.

De Paris 7 h. 1/2, 9 h., 10 h., 12 h. — 1 h., 2 h., 4 h., 5 h., 6 h., 8 h. soir.
De Sceaux 8, 9 1/2, 10 1/2, 12 1/2 matin, 1 1/2, 3 1/2, 4 1/2, 5 1/2, 6 1/2, 9 1/2 soir.

CHEMIN DE FER DE MULHOUSE A THANN.

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann sont convoqués en assemblée générale par le Conseil d'administration, pour le mardi, 28 juin 1853, à trois heures du soir, au Palais Bonne-Nouvelle, salle des concerts, boulevard Bonne-Nouvelle, 20 et 22, à Paris.

L'assemblée sera appelée à statuer sur :

1° Le rapport du Conseil d'administration ;

2° L'inventaire et les comptes de la Société ;

3° La fixation de dividende;

4° Tous autres points qui pourront intéresser la Société et toutes communications et propositions qui pourront être faites à l'assemblée.

CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES

(RIVE GAUCHE). — *Première convocation.* — MM. les actionnaires du chemin de fer de Paris à Versailles (r. g.) sont priés d'assister à l'assemblée générale qui aura lieu le lundi 4 juillet prochain, rue du Bac, 85, au salon de Mars.

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut être propriétaire de dix actions, qui devront être représentées au siége de la Société, à l'ancien embarcadère de la rive gauche, barrière du Maine, du 24 au 30 juin inclusivement, le 26 juin excepté, de onze heures du matin à quatre heures précises après midi.

Pour le Conseil d'administration :

L'administrateur délégué,

DE SAUVILLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts échus au 30 de ce mois, sur les actions de la Compagnie, seront payés, à partir du 1er juillet prochain et à raison de 5 fr. 75 c. par action, sur la présentation du coupon n° 1 :

A Paris, au siége de la Société, 28, rue Miroménil, de dix heures à trois heures;

A Londres, chez MM. Masterman, Peters et Ce.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,

CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs des obligations 5 0/0 non libérées, que le troisième versement de 125 fr. par obligation doit être effectué du 1er au 15 juillet prochain :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux, n° 12;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Ceux de MM. les porteurs de ces obligations qui n'auront pas fait ce versement avant le 15 juillet seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 à partir du 1er juillet.

Le versement de 125 fr., pour solde exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation à partir du 1er juillet, sous escompte 3 0/0. Les obligations ainsi libérées seront échangées contre des titres définitifs, revêtus de la signature du Commissaire du Gouvernement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions de la Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Le semestre d'intérêts de 25 fr. par obligation non encore convertie, qui échoit le 1er juillet 1853, sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux, n° 12;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Cie DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront *à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme*, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 20 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 de statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

Les soussignés portent à la connaissance du public que le Conseil d'administration de la Société du chemin de fer de Léopold, dans sa séance de ce jour, a accepté la démission de M. Guillaume Oppener des fonctions de directeur des affaires de la Société, et a nommé à sa place, comme directeur suppléant, M. le conseiller Ubaldino Peruzzi.

Florence, 5 juin 1853.

Le Président du Conseil,

CARLO SCHMITZ.

Le Secrétaire du Conseil,

T. MANGANI.

CHEMIN DE FER LÉOPOLD.

Ayant quelque raison de craindre que des actions falsifiées, serie des rouges, garanties avec leur coupon de la Société anonyme du Chemin de fer Léopold, pourraient avoir été mises en circulation, l'Administration croit devoir prévenir le public, et se réserve de faire connaître les précautions à prendre, le cas échéant, pour fournir aux détenteurs les moyens de faire vérifier l'authenticité et la régularité des titres.

Florence, 5 juin 1853.

Le Directeur,

UBALDINO PERUZZI.

Il est à la connaissance de l'administration de la Société anonyme du chemin de fer Léopol, qu'il circule quelques obligations de l'emprunt de 1,200,000 lire, contracté par la susdite Société, en novembre 1849, imputées de falsification.

L'administration, en portant le fait à la connaissance du public, se réserve de faire connaître ensuite les règles qui seront déterminées pour vérifier l'authenticité de ces titres.

Florence, 7 juin 1853.

Le directeur,

UBALDINO PERUZZI.

SOCIÉTÉ ANONYME DU

CHEMIN DE FER LÉOPOLD.

Les soussignés, en conséquence d'une délibération du Conseil de direction de la Société anonyme du chemin de fer Léopold, portent à la connaissance du public qu'au jour qui sera désigné à la fin du présent avis, il sera procédé, dans les bureaux de la direction, situés à la station hors la porte du Prato, à la vérification des titres des actions garanties avec leurs coupons, et des titres de l'emprunt de 1,200,000 lires, contracté par ladite Société, le 30 novembre 1849. Le mode de contrôle suivant a été arrêté comme le meilleur.

Les obligations de l'emprunt de 1849 qui auront été vérifiées recevront sur le visa la mention : *vérifiée*, avec la signature des directeurs, adjoint et caissier soussignés.

Quant aux actions garanties, elles seront vérifiées, ainsi que les coupons, lorsqu'elles seront présentées pour le paiement du coupon de dividende du 1er mai 1853. La feuille des coupons sera retenue, et la mention suivante sera apposée sur le dos de chaque action : « Vérifiée pour être échangée dans le plus bref délai possible contre un » nouveau titre, lequel sera accompagné d'une » nouvelle feuille de coupons en échange de celle » qui aura été retenue. » Cette mention sera suivie de la signature des soussignés directeurs et adjoints.

Ladite vérification commencera le 13 courant et se continuera les lundi, mercredi et vendredi de chaque semaine, sauf les fêtes, de 1 heure à 3 heures après-midi.

On prévient en outre, qu'aux mêmes heures et aux mêmes jours la caisse de la Société paiera le coupon ci-dessus mentionné.

Le directeur,

UBALDINO PERUZZI.

PIETRO IGINO COPPI,

L. F. CASAMORATA, *Adjoints.*

MANUFACTURES DE GLACES,

Verres à vitres, cristaux et gobeletteries,

Rue de Jéricho, n° 3, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de la Société qu'ils pourront recevoir, dès le 1er juillet prochain, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 18, à Paris, les intérêts de l'exercice échéant fin de ce mois, et montant à 50 fr. par coupon.

Le paiement du dividende sera annoncé ultérieurement après la confection et l'approbation du bilan.

Bruxelles, le 11 juin 1853.

L'administrateur gérant,

J. VANDEN BROECK.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a été pendant toute cette semaine dans une situation tout à fait anormale. De violentes alternatives de hausse et de baisse se succédaient, non pas seulement d'une bourse à l'autre, mais souvent même de quart d'heure en quart d'heure. La rente 3 0/0 a remonté de 4 f. sur les plus bas cours, comme elle est retombée ensuite de plus d'un franc; et les actions de chemins de fer, entraînées dans chaque oscillation, ont éprouvé une hausse de 100 à 125 fr., et elles ont reperdu 25 à 30 fr. Les spéculateurs attendent chaque matin des nouvelles de Constantinople, de Saint-Pétersbourg et de Londres, et à la moindre dépêche privée, ils se hâtent d'entamer des opérations qui se défont souvent dès le lendemain. La masse des affaires entamées pendant la première quinzaine de juin avait diminué de plus des deux tiers, et cependant les variations ont été si considérables que la liquidation du 15 n'a pas pu s'effectuer sans que beaucoup de spéculateurs aient réalisé de très-fortes pertes. Cependant la position de la place s'est améliorée par la brusque reprise qui a eu lieu du 9 au 12 courant, et les agents de change ont adopté les mesures les plus sévères pour pouvoir supporter sans danger les plus fortes variations qui pourraient encore survenir. Ainsi tous les clients qui ne présentaient pas les garanties les plus sérieuses ou qui n'offraient pas de très fortes couvertures ont été forcés de se liquider : il en est résulté de nombreuses exécutions qui ont tour à tour frappé sur les acheteurs et sur les vendeurs. La réaction qui a eu lieu la veille de la liquidation de quinzaine sur les actions de chemins de fer a été produite par les ventes précipitées faites pour le compte d'acheteurs dont on refusait de reporter les opérations pour fin juin.

Cependant, quoique la place soit maintenant peu chargée d'opérations, sa situation pourrait encore déterminer des oscillations importantes, mais il faudrait les nouvelles les plus graves pour déterminer une nouvelle baisse importante. Les vendeurs ont préféré reporter au pair ou même avec déport plutôt que de se liquider. D'autres ont fait de nouvelles ventes à découvert. Il y aurait donc des réalisations de bénéfices nombreuses si les cours fléchissaient un peu fortement; mais si, au contraire, les nouvelles diplomatiques prenaient une tournure satisfaisante, il serait fort difficile de trouver les valeurs dont la place aurait besoin pour liquider les vendeurs. De nouvelles levées de titres considérables ont eu lieu à la suite de la liquidation, et les actions se trouvent maintenant en des mains puissantes, qui ne les jetteraient pas inconsidérément sur la place.

Les actions du Crédit mobilier ont éprouvé une baisse de 100 fr., et sont revenus ensuite aux cours d'il y a huit jours. Cette valeur est la plus mobile de la Bourse.

La baisse énorme des actions de chemins de fer, qui avait eu lieu pendant les journées de vendredi et de samedi dernier, a été effacée pour la liquidation. Les cours étaient même plus élevés hier qu'à la fin de la bourse du jeudi précédent.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs, depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 juin :

La rente 3 0/0 a fléchi de 76 50 à 74 75, elle a repris à 78 25 au comptant; elle est restée à 77. Elle a varié, à terme, de 76 40 à 74 35, elle est restée à 77 30; c'est une hausse de 90 c.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 101 60 à 99, elle a repris à 102 35; elle est restée à 101 75, en hausse de 15 c.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,675 à 2,640, elles ont fermé à 2,660.

Le Crédit mobilier a fléchi de 800 à 700, il a repris à 840; il est resté à 810, en hausse de 10 c.

Le Crédit foncier a fléchi de 797 50 à 740; les Obligations foncières, de 1,065 à 1,060.

Les actions du Nord ont fléchi de 867 50 à 800, elles ont repris à 900; elles ont fermé à 885, en hausse de 17 50.

Strasbourg a fléchi de 890 à 815, il a repris à 915; il est resté à 89?.

Lyon a fléchi de 890 à 807 50, il a repris à 930; il est resté à 905, en hausse de 15 fr.

Orléans a fléchi de 1,040 à 990, il a repris à 1,072 50; il est resté à 1,047 50, en hausse de 7 50.

Rouen a fléchi de 1,025 à 940, il a repris à 1,050; il est resté à 1,025.

Le Havre a fléchi de 475 à 425, il a repris à 480; il est resté à 470.

Bâle a fléchi de 342 50 à 327 50, il a repris à 352 50; il est resté à 342 50.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 712 50 à 675, il a repris à 745; il est resté à 737 50, en hausse de 25 fr.

L'Ouest a fléchi de 705 à 650, il a repris à 740; il est resté à 705.

Cherbourg a fléchi de 610 à 590, il est resté à 6?5.

Dijon a fléchi de 530 à 505, il est resté à 540.

Gray a fléchi de 510 à 490, il est resté à 515.

Le Midi a fléchi de 612 50 à 570, il a repris à 630; il est resté à 620.

Montereau a fléchi de 40? à 340, il est resté à 395.

Dieppe a fléchi de 340 à 300, il est resté à 340.

Saint-Germain a fléchi de 1,750 à 1,600, il est resté à 1,600.

La Teste a varié de 280 à 275; Sceaux, de 240 à 220; Versailles, de 330 à 340.

Samedi. — La panique, qui avait été si violente à la bourse de vendredi, a paru vouloir continuer au début de celle de samedi; mais une violente reprise a eu lieu à partir de une heure et demie, et toutes les valeurs sont restées très demandées. La rente 3 0/0 a fait 74 75 et a fermé à 75 65 au comptant; elle a varié à terme de 74 35 à 75 70; le 4 1/2 0/0, de 95 85 à 100 au comptant, et de 99 50 à 100 à terme. La Banque a été cotée à 2,640. Le Crédit mobilier a repris de 710 à 747 50; le Nord, de 800 à 840; Strasbourg, de 815 à 840; Lyon, de 820 à 850; Lyon à la Méditerranée, de 660 à 675; l'Ouest, de 650 à 660; le Midi, de 580 à 610; Dieppe, de 300 à 320; Bâle, de 330 a fléchi à 327 50. Cherbourg a fait 590; Montereau, 345 et 355; Versailles, 315 et 320.

Lundi. — La hausse a continué avec une vigueur extraordinaire. Toutes les valeurs étaient demandées pendant toute la durée du parquet. Les vendeurs à découvert se hâtaient de racheter à tout prix. La rente 3 0/0 a monté de 76 65 à 78 au comptant et de 76 70 à 77 90 à terme. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 100 à 101 95 au comptant, et de 102 20 à terme. La Banque de France a repris de 2,640 à 2,660; le Crédit mobilier, de 747 50 à 800; le Comptoir national, de 670 à 680; les obligations foncières, de 1,050 à 1,075; les actions du Nord, de 840 à 885; Strasbourg, de 840 à 895; Lyon, de 850 à 910; Lyon à la Méditerranée, de 675 à 725; l'Ouest, de 660 à 680; Cherbourg, de 590 à 605; le Midi, de 600 à 615; Bâle, de 327 50 à 350; Dieppe, de 320 à 347; Versailles, de 325 à 335; Orléans, de 1,002 50 à 1,050; Rouen, de 950 à 990; le Havre, de 440 à 470.

Mardi. — Les cours se sont encore améliorés, et le mouvement de hausse a continué jusqu'à la clôture de la bourse, en sorte que la reprise depuis vendredi est de près de 4 fr. sur le 3 0/0 et de plus de 100 fr. sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté à 78 25 et a fermé à 78 au comptant; elle a fait 78 45 et elle est restée à 78 20 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 30 c. au comptant à 102 25, et il est resté, comme la veille, à terme à 102 20. La Banque a fait 2,660; le Comptoir national, 685; le Crédit mobilier, 800 et 822 50; le Nord, 885 et 895; Strasbourg, 915 et 905; Lyon, 907 50 et 920; Orléans, 1,050 et 1 072 50; Rouen, 1,020 et 1,045; le Havre, 470 et 480; Bâle, 350 et 352 50; Lyon à la Méditerranée, 740; l'Ouest, 730 et 735; le Midi, 630 et 627 50; Montereau, 400; Dijon, 540; Cherbourg, 610; Béziers, 505; Dieppe, 350; Gray, 510; La Teste, 280.

Mercredi. — La hausse avait été si rapide qu'une réaction était inévitable. Elle a eu lieu aujourd'hui. Toutes les valeurs ont fléchi, surtout après la réponse des primes de la quinzaine sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 c. à 77 30, et à terme de 1 f. à 77 20; la rente 4 1/2 0/0, au comptant de 75 c. à 101 50, et à terme de 60 c. à 101 60; le Crédit foncier a fait 750; le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 810; le Nord, de 15 à 880; Strasbourg, de 22 50 à 882 50; Lyon, de 27 50 à 892 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 740 à terme; l'Ouest, de 10 à 725 au comptant; Cherbourg, de 5 à 605; Dijon, de 7 50 à 531 50; le Midi, de 20 à 607 50; Orléans, de 27 50 à 1,045; Rouen, de 15 à 1,030; le Havre, de 10 à 470; Bâle, de 250 à 350; Béziers, de 5 à 500; Dieppe, de 10 à 340. Versailles a fait 340; la Teste, 275; Sceaux, 225; Gray, 512 50.

Jeudi. — Il y avait de l'hésitation au début de la bourse; mais lorsque la liquidation des chemins de fer a été à peu près terminée, les cours ont repris faveur et sont restés en voie de hausse. La rente 3 0/0 a fait au comptant de 77 10 et à terme de 76 80 à 77 30. Le 4 1/2 0/0 était de 101 50 à 101 75; la Banque a fait 2,660; le Crédit mobilier 800 et 807 50; le Crédit foncier, 750 et 740; les actions du Nord, 880 et 887 50; Strasbourg, 880 et 890; Lyon, 897 50 et 905; Orléans, de 1,042 50 à 1,047 50; Rouen, de 1,020 à 1,025; le Havre, 470; Bâle, 350; le Midi, 607 50 et 620; Dijon, 540; Gray, 515; Montereau, 395; Lyon, à la Méditerranée, 737 50; l'Ouest, 705; Cherbourg, 605; Béziers, 500; Dieppe, 340; la Teste, 275; Sceaux, 220 et Versailles, 340.

Vendredi. — Les cours ont monté jusqu'à deux heures et demie, mais la fin de la bourse était plus faible. On a escompté 60,000 fr. de rente 3 0/0. Le 3 0/0 a varié au comptant de 76 90 à 77 50, et à terme de 76 60 à 77 50, et il est resté à 77. Le 4 1/2 0/0 a fait 101 75 au comptant, et n'a pas eu de cours à terme. La Banque a monté de 15 à 2,575. Le Crédit mobilier a fait 805; le Crédit foncier, 745. Le Nord a varié de 890 à 885; Strasbourg, de 900 à 897 50; Lyon, de 890 à 905; Orléans, de 1,040 à 1,050; Rouen, de 1 050 à 1,025; le Havre, de 470 à 465; Bâle, de 340 à 345; Montereau, de 370 à 390; le Midi, de 600 à 620; Gray, de 510 à 530; Dijon, de 525 à 530. Saint-Germain a fait 1,590.

AD. BLAISE (des Vosges).

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer. — Bourse de Paris, Cours du 11 au 17 juin 1853.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1854	Époques de jouissance	Noms des lignes	11 comp.	11 terme	13 comp.	13 terme	14 comp.	14 terme	15 comp.	15 terme	16 comp.	16 terme	17 comp.	17 terme
719	912*	99	400,000	400	tout.	41 fr. 50 p. un an	janv. 1853	Nord	810 »»	837 50	885 »»	887 50	893 »»	895 »»	880 »»	875 »»	885 »»	892 50	885 »»	885 »»
tout.	137	99	72,000	500	tout.	30 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen	950	950	990	1020	1045 »»	1045	1010	1020	1025	1025	1030	1030 »
tout.	92	97	44,000	500	tout	22 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre	440 »»	455 »»	470 25	470 »»	450 »»	475 »»	470 »	470 »»	450 »	»» »	470 »»	465 »»
tout.	51	94	36,007	500	400	9 fr. 30 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp.	320 »»	»	345 »»	»	350 »»	»»	340 »»	»	330 »»	»	335	»
»	»	93	60,000	500	100	5 p. 100 (1)	juill. 1852	Caen et Cherbourg.	390 »»	390 »»	605 »»	605 »»	610 »»	610 »»	610 »»	605 »»	605 »	»	610 »	605 »»
tout.	23	99	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain.	»	»	»	1075	»	»	»	1060	»	1600 »»	1590	1660
tout	17	99	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1852	Versailles (r. g.).	320 »»	»	335 »»	»	»»	»	340 »»	»	340 »»	»	335	»
149	»	99	5?,000	500	250	24 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest	660 »»	662 »»	680 »»	705 »»	735 »»	725 »»	725 »»	702 50	705 »»	720 »»	710 »»	712 50
tout.	11	30	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux.	»»	»	»»	»	»»	»	»»	225	230 »»	»	230	»
976	1362	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans	1002 »	1010	1030	1050	1072 50	1065	1043	1040	1017 50	1012 50	1030	1047 50
627	000	99	250,000	500	tout.	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg	845 »»	810 »»	895 »»	895 »»	905 »»	905 »»	882 50	882 50	880 »»	893 »»	897 50	897 50
141	198	99	84,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle	337 5	»	350 »»	350 »»	352 50	350 »»	350 »»	345 »»	342 50	»	345 »»	345 »»
»	175	99	32,000	500	250	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray	»»	510	»	500 »	510 »	507 5	512 50	512 5	515 »»	»	533 »	525
383	513	99	240,007	500	250	5 p. 100 (3).	janv. 1853	Paris à Lyon	939 »»	845 »»	910 »»	915 »»	920 »»	915 »»	892 50	898 25	903 »	907 50	905 »»	900 »»
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40. (4).	»	Monter. à Troyes	»»	355 »»	»»	400 »»	400 »»	400 »»	400 »»	310 »»	305 »»	»	390 »»	395 »»
»	»	99	3,300	500	»	5 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	90	99	33,200	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon.	»»	540	520 »»	525 »»	540 »»	»	532 50	»»	540 »	517 50	530 »»	525 »
tout.	57	perp.	2,200	5,000	tout.	138 fr. p. 1 an.	janv. 1853	St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	400	»	»	1584 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Id (3) d'industrie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	80,000	500	303	8 p. 1 an (5).	juin. 1853	Lyon à la Méditer.	675 »»	675 »»	725 »»	730 »»	744 »»	733 »»	742 50	740 »»	737 50	745 »»	735 »»	732 50
»	750	99	134,000	500	400	4 p. 100 (1).	avril 1853	Chemins du Midi	600 »»	603 »»	615 50	620 »»	637 50	625 »»	607 50	610 »»	620 »»	617 50	620 »»	625 »»
tout.	52	99	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	280 »»	»	»	275	275 »»	»	275 »	»
tout.	66	perp.	12,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrez. à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	40	60	12 500	1,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Napoléon à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
tout.	50	90	8,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
								Rentes 5 0/0	75 60	75 70	78 »»	77 90	78 »»	78 20	77 50	77 20	77 40	77 30	77 50	77 »
								Rentes 4 1/2 0/0	100 »	100 »»	104 95	102 70	102 25	102 50	104 50	104 60	104 75	»	104 75	»
								Banque de France	2640 »	»	2660 »»	»	2610	»	»	»	2660 »	»	2615 »	»
								Crédit mobilier	717 50	730 »»	800 »»	800 »»	822 50	832 50	810 »»	807 50	810 »»	812 50	805 »»	800 »»
								Comptoir national	670 »	660 »»	680 »»	»»	685 »»	»	677 50	684 25	672 30	»»	670 »»	672 50
								Banque foncière	»»	»»	»»	»	»	»	750	750	740 »»	»»	745 »»	723 »
								Do Obligations (Cert.)	1030 »»	1060 »	1073 »	1065 »	1075 »»	1075 »	1060	1060	1060 »»	»»	1060 »	»

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 11 au 17 juin 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'obligations	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour	Prix de rembour.	Intérêts six mois	Époques des tirages	Dates des paiements	Noms des Compagnies	11	13	14	15	16	17
1851.	150,000	75 ans.	335	tout.	500	7 50	avril.	janv. juill.	Nord-Boulogne	»	363 »»	363	363 »»	363 »»	365 »»
Do	80,000	50 —	1,050	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	1125 »»	1125 »»	1120 »»	»	1120 »
1852.	60,000	99 —	535	250	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	340 »	335 »»	340 »»	330 »	»	340 »
1852.	181,333	99 —	»	tout.	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	340 »»	»	»	340 »»	340 »	342 20
Do	3,300	99 —	975	tout.	1,250	25	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	» »	»	»	»	»	1025
Do	30,300	99 —	500	375	610	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	» »	560	»	560 »»	560	560
1848.	11,431	44 —	1,125	tout.	1,250	25	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	» »	»	»	»
Do	6,201	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	» »	»	»	»
1853.	4,465	50 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Ouest	»	»	»	»	1125 »	1120
1841.	7,219	70 —	1,165	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,931	75 —	1,075	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do (4e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,080	47 —	1,125	tout.	1,250	25	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	»	» »	»	»	»	1150
1848.	43,333	84 —	750	tout.	1,250	25	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	»	»	» »	1135
1852.	150,000	99 —	310	150	500	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelle 1852	367 50	350 »»	350	357 »»	355 »»	355
1845.	3,887	73 —	1,000	tout.	1,250	20	décembre	Do Do	Paris à Rouen	930	»	940	»	»	»
1847.	4,985	68 —	1,000	tout.	1,250	25	»	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	»	»	1095
1846.	15,000	78 —	1,000	tout.	1,250	25	Do	mars, sept.	Rouen au Havre	»	»	1090	»	»	»
1848	5,000	87 —	800	tout.	1,250	30	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	1245	»	1245
1843.	2,775	47 —	1,100	tout.	1,250	25	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	» »	»	»	»
1852.	20,000	50 —	500	250	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	340	»	»	»	340	340
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 10 au 16 juin. Calculés au change fixe de 25 f. par livre sterling.

Noms des lignes	10	11	13	14	15	16
Nord	860 »» à 850 »»	851 25 à 863 75	881 25 à 887 50	872 »» à 885 »»	877 50 à 885 »»	872 50 à 877 50
Paris à Strasbourg	873 »» à 860 »»	838 »» à 893 75	881 25 à 893 75	875 »» à 890 »»	881 25 à 893 75	858 »» à 861 25
Cie d'Orléans	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1025 »» à 1075 »»	1025 »» à 1075 »»	1025 »» à 1075 »»	1000 » à 1050 »
Paris à Rouen	975 »» à 1025 »»	975 »» à 1025 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 00 à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»
Rouen au Havre	437 »» à 462 50	437 50 à 462 50	462 50 à 487 50	462 50 à 487 50	462 50 à 487 50	462 50 à 487 50
Lyon	860 »» à 875 »»	862 »» à 887 50	906 25 à 912 50	906 25 à 912 50	900 »» à 906 25	873 75 à 885 »
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à »	» » à » »	» à » »	» » à » »

P. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	D. cours	Dénomination	Pair.	Dern. cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	800	510 »»	Écharcon……Papeterie	1000	1000	Gaz de Wazemmes	500	130	Sécurité……mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1150	Essonne……Papeterie	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde……mar.	5000	4 1/2 0/0 b.
— Pinon	25	37 50	Ostende……Assur.	1000	400	— — 2e série	100	45 »	Océan……mar.	5000	25 0/0 b.
— Courtois	50	43 75	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1800	— de Besançon	430	525 »	Nationale……Inc.	5000	130 0/0 b.
Sambre à l'Oise……canal.	1000	910	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4700 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale……Inc.	5000	32,000
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord)…… Forg.	500	500	— de Versailles	300	325	Union……Inc.	5000	67 0/0 b.
Ferez……(cuivre).	100	117 20	Alais……Forg.	3000	1800	— Cherbourg	300	100	France……Inc.	5000	45 0/0 b.
Vieille-Montagne……(zinc).	200	1270	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	1081	Messageries impériales.	10000	10000	Phénix……Inc.	1000	2400 »
Prusse Rhénane……(zinc).	375	1140	Providence……Forg.	1000	1103	— Gaillard	1000	630	Providence……Inc.	2500	30 0/0 b.
Meuse……(zinc).	250	400	Herserange. N. liber.……Forg.	500	495	Gondoles parisiennes	50	160 »	Urbaine……Inc.	5000	76 0/0 b.
Stolberg……(zinc).	750	1100	[illegible] act. N. liber.	500	505	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2300	Confiance……Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie)……cuivre.	100	50 »	Valentin-Cocq……Usine.	500	930	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	[illegible] d'Avignon	31 50	»
Blanzy……charb.	800	600	Soc. Cail et Ce……Usine.	1000	1575	Favorites……Omnibus.	500	2000	— de Cette	19	»
Chalonnes……charb.	1000	1100	Christofle……Usine.	500	900	Hirondelles……Omnibus.	1000	300	— de Fampoux	25	»
Chazotte……charb.	1/3320	435	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Béarnaises……Omnibus.	1000	800	Glaces d'Oignies……Belg.	1000	1825
Charbonnages belges	300	300	Télégraphe sous-marin	25	24 »	Tricycles……Omnibus.	500	600	— d'Aix-la-Chap.	375	500
Pont-de-Loup (sud)……charb.	1000	250	Gaz anglais… (Paris)	2500	6000	Compagnie gén.……Pet. V.	500	625 »	— de Montluçon	500	500
Mines de la Loire……charb.	[illegible]	725 »	— français… (Dito)	500	1065	[illegible]……Pet. voit.	500	650 »	Docks	250	245
Centre-du-Flénu……charb.	1000	175	— parisien… (Dito)	1000	1275 »	Lutéciennes……Pet. voit.	500	850 »	Journaux réunis	500	510
Long-Pendu……charb.	500	»	— de Belleville	500	1210 »	Sylphides……Pet. voit.	500	650	Maberly (Amiens)	500	920
Épinac……charb.	1/2 400	300	— du Nord (Batign.)	500	610 »	Générale……Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Union (Frévent)	500	620
Haute-Loire……charb.	500	280	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français……mar.	5000	16 1/2 0/0 b.	Gamaches	500	490
Montchanin……charb.	8000	4000	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports……mar.	5000	14 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	177
Azincourt……charb.	1/4 500	800	— de Bayonne	»	»	Mélusine……Assur. mar.	5000	15 0/0 b.	Rocher	500	465

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N° 68. 12e ANNÉE. — N° 26. SAMEDI 25 JUIN 1853.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

FONDÉ EN 1842.

PARAISSANT LES SAMEDIS.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu.*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

	6 mois.	un an.
Paris	12 f.	— 22 f.
Départements	13 »	— 24 »
Étranger	16 »	— 30 »



On s'abonne à LONDRES, chez MM. Lorsel et Ce, 35, Essex street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 f. 50 lal·

SOMMAIRE

Avantages financiers des grandes Compagnies (1).

En comparant les résultats des deux systèmes de concession des chemins de fer :

Par tronçons à des compagnies distinctes ;

Par grands groupes avec toutes leurs ramifications à des compagnies puissantes,

On a pu reconnaître la supériorité du second système et les avantages multiples qu'il procure.

Pour l'État, le système des grandes compagnies diminue les sacrifices du Trésor. N'est-ce pas lui, en effet, qui a permis de concéder sans subvention le chemin de Thionville et celui de Blesmes à Gray, celui de Poitiers à Niort, ceux de Saint-Quentin à Erquelines, de Somain au Cateau, de Tergnier à Reims, etc. ?

La fortune publique doit déjà au système de concentration des chemins de fer par groupes et de concession des embranchements et prolongements aux compagnies représentant les lignes principales, une utilisation plus complète des capitaux employés, du personnel et du matériel en activité. Elle lui doit surtout l'entreprise de plusieurs chemins à faible circulation, qui n'eussent pas été exécutés sans cela, au grand détriment des localités d'abord, et en même temps de la richesse générale, qui eût été privée des produits que ces chemins permettront de créer, en fournissant les moyens de les transporter. La fortune publique est donc intéressée au plus haut point à l'application continue de ce système, qui rend plus productives les forces et les ressources du pays, et qui permet de multiplier les chemins de fer comme on a multiplié les routes de terre, et de féconder ainsi tout le sol français (1).

L'agriculture, l'industrie, le commerce, le public, sont redevables au même système de nouveaux instruments de travail, d'affaires et de plaisir, de services mieux entendus et mieux appropriés aux besoins de la circulation, de tarifs très-réduits pour les objets encombrants et de peu de valeurs, tels que la houille, les engrais, les plâtres, etc., que les chemins du Nord, d'Orléans, de Strasbourg, transportent au-dessous de 5 centimes par tonne et par kilomètre.

De la comparaison des deux systèmes au point de vue de leur influence sur le crédit public, sur la situation générale du marché, résulte encore un avantage marqué pour le système de concentration.

Pour s'édifier sur ce point important, il suffit de parcourir la cote officielle des valeurs qui se négocient à la bourse.

Celles dont le prix est le plus élevé sont : l'Orléans, le Rouen, le Strasbourg, le Nord, le Lyon, la Méditerranée, c'est-à-dire les actions des Compagnies les plus puissantes, fortifiées par la fusion. Rouen y figure comme tête de ligne aboutissant à Paris et comme ayant par suite de beaux revenus; mais cette valeur était cotée bien plus haut lorsqu'on s'attendait à la conclusion prochaine de la fusion arrêtée avec les chemins de la Basse-Normandie (1).

Les prix intermédiaires sur la cote sont ceux des actions de l'Ouest, de Cherbourg, du Midi; c'est-à-dire, pour les deux premiers, de chemins pour lesquels une fusion est imminente, et le troisième pour une Compagnie nouvelle, mais constituée dans les conditions des grandes lignes, commandant à un groupe nombreux d'affluents, le réseau pyrénéen entre autres, que seule elle peut entreprendre avec avantage.

Enfin, les cours les plus bas sont ceux des actions des Compagnies isolées, concessionnaires de lignes secondaires, pour lesquelles les sacrifices du Trésor et sa garantie d'intérêt ont été impuissants à constituer un crédit de premier ordre.

L'influence du système de concentration se traduit ici, on le voit, en faits incontestables. Grâce à ce système, la catégorie des chemins de première classe embrasse déjà une notable partie du réseau des chemins de fer construits. Bientôt, nous l'espérons, elle se grossira de tous les chemins qui doivent faire partie de la fusion normande et du chemin du Midi, complété par le réseau pyrénéen dès qu'il donnera des produits.

Il restera seulement alors les chemins de la troisième catégorie, les chemins isolés; ceux-là, nous l'espérons aussi, se fondront tôt ou tard dans le groupe auquel ils appartiennent par leur position géographique. Ces fusions,

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 18 juin 1853.

(1) L'influence exercée par les chemins de fer sur le développement de la richesse publique est tellement considérable que l'on ne peut s'en faire une idée exacte sans le secours des chiffres; nous consacrons plus loin un article spécial à cette importante question.

(1) Le 4 mai, Rouen était coté 1180
Le 23 juin, Rouen est coté. . 1000

Baisse. . . . . 180 ou plus de 15 0/0

Le 4 mai, Orléans était coté. 1127 50
Le 23 juin, Orléans est coté. 1035 »

Baisse. . . . . . . 72 50 ou moins de 7 0/0

comme celles de Montereau, de Gray, de Dijon, de Béziers, etc., sont surtout désirables pour le crédit public, parce qu'elles débarrasseraient la place de valeurs secondaires, d'une négociation difficile, qui paralysent des capitaux assez considérables et découragent les personnes timides d'entrer dans les placements sur chemins de fer.

Les grandes Compagnies embrassant dans leur sphère d'activité une grande portion du territoire, répondant à beaucoup de besoins, en contact avec un public nombreux, ayant une grande quantité de titres en circulation, ont par suite une immense clientèle dans les rangs de laquelle elles peuvent toujours puiser des capitaux lorsqu'une nouvelle concession leur est faite. L'argent est toujours facile à trouver pour elles; elles n'en manquent jamais, et comme elles présentent toute garantie de sécurité, elles l'obtiennent aux meilleures conditions. C'est ainsi que les emprunts d'Orléans, de Lyon, du Nord, ont pu se placer si facilement et à des termes si doux.

Les Compagnies isolées ne sont pas à beaupres dans une situation aussi favorable : elles ont peu de titres, leur clientèle est restreinte, beaucoup de personnes ne les connaissent pas; aussi, comme il est facile de le constater en comparant les cours, leurs obligations, même garanties par l'Etat, n'obtiennent-elles pas la faveur du public à l'égal de celles des grandes lignes. Plusieurs de ces Compagnies ont en ce moment des emprunts à faire, et ne savent comment les émettre sans sortir des limites posées par leurs cahiers des charges.

Si telle est la position de chemins, isolés il est vrai, mais dont plusieurs ont reçu de l'Etat ou par son entremise des subventions, des garanties d'intérêt de 4 et 4 1/2 0/0, des traités de traction, etc., on conçoit facilement ce que deviendraient des Compagnies nouvelles, pour des chemins de troisième ordre, et qui n'obtiendraient ni subvention, ni garantie d'intérêt ou seulement une garantie insuffisante.

De deux choses l'une, ou des Compagnies semblables ne parviendraient pas à se constituer, et un temps précieux serait perdu ; ou elles manqueraient de crédit et d'argent pour achever les travaux entrepris, elles ruineraient leurs actionnaires, elles affecteraient le marché général par la dépréciation de leurs titres, pour finir par se vendre à perte à une grande Compagnie voisine.

Quel que soit donc le point de vue auquel on se place pour examiner la question, on arrive toujours à reconnaître :

L'utilité publique de l'absorption des petites lignes par les grandes, et de l'exécution d'un système complet de chemins de fer d'embranchement, dans l'intérêt de la richesse nationale;

La convenance et la nécessité de ne faire les concessions nouvelles qu'aux grandes Compagnies existantes, ayant un crédit fait et établi pour se procurer des capitaux à bas prix ; pouvant construire et exploiter à moins de frais, en un mot présentant plus de garanties à l'Etat, au public et aux capitalistes.

Nous démontrons plus loin ce que rapporte à la société tout entière la création d'un kilomètre de chemin de fer. Nous venons d'indiquer par quel moyen on pourrait multiplier ces sources fécondes de richesse et de progrès; c'est maintenant à l'administration à appliquer le système dont nous nous sommes borné à analyser le mécanisme et à indiquer les avantages.

Ad. Blaise (des Vosges).

Influence des chemins de fer sur la richesse publique.

Etant démontré, comme nous l'avons fait plus haut, que le système de concentration des chemins de fer entre les mains de grandes Compagnies, puissantes par leur crédit et par leurs ressources, était le seul moyen pratique de multiplier les chemins de fer et de compléter le réseau par l'exécution de tous les embranchements et prolongements qu'il comporte, il est essentiel de se rendre compte de l'influence que ces nouveaux moyens de transport exercent sur la richesse publique.

Les faits et les chiffres sur lesquels reposent les calculs suivants ne sont pas inventés par nous pour les besoins d'une cause assez forte pour se défendre par elle-même : nous les empruntons aux documents officiels français et étrangers et aux écrits des hommes les plus compétents en pareille matière, à l'honorable M. le comte Daru, à M. Bartholony, à M. Navier, à M. Dupuit, etc.

Voici les faits :

RÉSULTATS PRODUITS PAR L'EXÉCUTION D'UN CHEMIN DE FER.

La construction d'un chemin de fer détermine la mise en activité d'un nombre considérable d'ingénieurs, d'entrepreneurs, d'employés, de manœuvres, d'ouvriers, non seulement sur le terrain, mais dans les carrières, dans les forêts, dans les forges, dans les ateliers de construction de machines, de voitures, etc., sans parler de tous ceux qui produisent les matières premières de tous ces travaux, de tous ces outils, ni de ceux qui travaillent pour suffire aux consommations de tout ce monde.

Pour ne pas refaire ici l'histoire d'une épingle ou d'un mètre de calicot, estimons d'après les autorités officielles qu'un chemin de fer d'embranchement peut être établi pour une somme de 100 à 120,000 fr. par kilomètre, dont un dixième représente la valeur du terrain; six, les salaires et loyers de capitaux, et les trois autres les bénéfices successifs des divers entrepreneurs et fournisseurs, soit directs, soit intermédiaires.

Si le chemin de fer n'était pas construit, tous ces hommes seraient occupés à autre chose, appliqueraient leurs capitaux, leur industrie, leurs bras à d'autres travaux, dans lesquels ils sont remplacés par d'autres travailleurs précédemment inoccupés, ou moins utilement occupés ; l'entreprise d'un chemin de fer crée donc un travail nouveau, et comme les salaires consommés laissent à leur place, ou, en d'autres termes, sont représentés par un instrument productif de services et de revenus, la fortune publique se trouve conservée intacte dans cette transformation, en même temps qu'elle est accrue des bénéfices industriels réalisés par les entrepreneurs dont il est question plus haut, bénéfices qui constituent par leur agglomération des capitaux disponibles pour de nouvelles affaires.

D'après ces bases, la construction de chaque kilomètre de chemin de fer d'embranchement coûtant 120,000 fr. déterminerait un accroissement de 30,000 fr. au moins dans la richesse générale du pays.

RÉSULTATS PRODUITS PAR L'EXPLOITATION D'UN CHEMIN DE FER.

Marchandises.

Suivant M. Navier, la dépense totale du roulage en France, il y a vingt ans, n'était pas moindre de 500 millions par an, au prix moyen de 90 centimes par tonne et par lieue, ou 22 centimes 1/2 par kilomètre.

M. Dutens évalue à 172 millions de tonnes les produits de toutes natures de la France ; il admet que 127 millions sont consommés sur place, et 45 millions transportés à une distance moyenne de 15 lieues (60 kilomètres), au prix de 90 centimes par tonne et par lieue, ou 0,225 par kil. (soit 45 millions $\times$ 15 $\times$ 0,90 = 607,500,000 pour toute la France).

Les chemins de fer transportent les marchandises au tarif moyen de 9 à 10 centimes par kilomètre; tout nouveau chemin de fer procure donc à la société et à la fortune publique une économie de 0,13 centimes (près de 60 0/0) par tonne de marchandises qu'il transporte à un kilomètre.

La moindre durée des trajets par chemins de fer est encore la source d'économies importantes.

Les marchandises transportées représentent en effet des capitaux très-considérables, plus de 25 centimes par kilog., ou 250 fr. par tonne, en moyenne. L'économie sur les intérêts serait donc d'au moins 3 cent. 1/2 par tonne et par chaque jour gagné sur le temps du parcours.

Enfin, les chemins de fer permettent, en raison de la régularité de leur service et de la facilité qu'ils offrent pour remplacer les grands approvisionnements par des arrivages journaliers, de réduire d'une manière très-considérable le chiffre des fonds de roulement des fabriques et des maisons de commerce, les frais de loyer pour le placement de ces grandes masses de marchandises, de personnel pour les garder et les conditionner; de diminuer enfin la perte ou la détérioration qu'elles subissent en magasin, et qui n'est pas moindre, dans beaucoup de cas, de 10 0/0 de la valeur des stocks.

Transport des voyageurs.

Le transport des voyageurs par chemins de

fer offre sur les autres modes de transport trois économies distinctes :

Economie sur le prix des places ;

Economie sur le temps ;

Economie sur les frais accessoires de route.

L'économie sur le prix des places peut se calculer ainsi :

Le prix des transports par diligence est, en moyenne, de 50 centimes par lieue ancienne, ou de 0f,125 par kilomètre.

Le prix du transport par chemins de fer est, en moyenne, pour les trois classes, en tenant compte des nombres respectifs, de 0f,065.

L'économie sur le prix des places est ainsi de 0f,06 par tête et par kilomètre.

L'économie sur le temps n'est pas aussi facile à apprécier d'une manière exacte, mais les chiffres suivants sont plutôt au dessous du vrai qu'exagérés.

La vitesse moyenne des voitures publiques, temps d'arrêt compris, est à peine de 10 kilomètres à l'heure ; nous admettons pourtant ce chiffre.

La vitesse moyenne des chemins de fer, temps d'arrêt compris, est d'environ 36 kilomètres à l'heure.

L'économie de temps est donc de 0 h. 4 m. 20 s. par kilomètre.

Si l'on évalue le prix de la journée de douze heures de travail à 6 fr. en moyenne (les journaliers dont le salaire quotidien est inférieur à 3 fr. voyagent très-peu), l'économie est de 0f,0361 par voyageur et par kilomètre parcouru.

Les économies de frais d'auberge sont estimés par les Anglais à 6 pences pour 100 milles parcourus ; nous ne portons que 50 c. pour 160 kilomètres, ou 0f,003125 par kilomètre.

Accroissement de valeurs des propriétés.

La mise en exploitation d'un chemin de fer nouveau détermine dans les contrées qu'il traverse une amélioration très-notable de la valeur capitale des propriétés foncières et de leurs revenus, par les débouchés qu'il offre aux produits du sol, par l'accès qu'il leur ouvre sur les grands marchés de consommation, par les échanges qu'il facilite, par les établissements et les usines qu'il permet de créer pour l'emploi des ressources locales et l'occupation des habitants.

Pour éviter tout reproche, même immérité, d'exagération, on est convenu de limiter à 5 kilomètres de chaque côté d'un chemin de fer la zone sur laquelle s'exerce son influence fécondante. Chaque kilomètre de chemin de fer livré à la circulation élève donc le revenu, et, par suite, la valeur capitale des propriétés comprises dans un périmètre de 10 kilomètres, ou 1,000 hectares.

Si l'accroissement de revenu est seulement de 3 fr. par hectare, et il est beaucoup plus considérable, l'augmentation de la partie de la richesse publique représentée par la valeur du sol sera de 100 fr. par hectare, ou de 100,000 fr. par kilomètre de chemin.

Accroissement des revenus publics.

L'administration des finances n'a jamais fait connaître d'une manière spéciale l'influence exercée par l'ouverture d'un chemin de fer sur le produit des impôts directs et indirects.

Cette influence est cependant très-considérable, et si les bases manquent pour la chiffrer exactement, on peut du moins en indiquer l'importance.

L'accroissement de la valeur capitale des propriétés foncières se traduit par une élévation du produit des droits d'enregistrement sur les mutations.

L'augmentation du revenu des terres et des maisons a pour conséquence une augmentation correspondante du produit des impôts directs.

Le développement de l'activité locale a pour résultat d'augmenter l'aisance des habitants et, par suite, leurs consommations, presque toutes soumises, au profit du Trésor, à des taxes ou contributions indirectes. — Ce seul chapitre produit annuellement au fisc plus de 2 0/0 du capital représenté par l'établissement d'un chemin de fer (1).

Si l'on additionne ensemble toutes ces augmentations de revenus pour le Trésor, et si l'on y ajoute les économies résultant des services gratuits imposés aux chemins de fer, on voit que chaque nouveau kilomètre livré à la circulation accroît les revenus publics dans une proportion énorme, que l'on peut sans crainte évaluer au moins à 4 0/0 par an du capital dépensé. C'est-à-dire que l'Etat reçoit effectivement de tous les chemins de fer, au bout de quelques années, un revenu égal et même supérieur à celui qu'il a garanti à quelques uns de compléter, dans le cas où leurs bénéfices seraient insuffisants.

RÉSUMÉ.

D'après ce qui précède, et en négligeant de comprendre dans le total certains résultats dont l'importance ne peut être chiffrée avec une approximation suffisante, on trouve que la construction et l'ouverture d'un chemin de fer d'embranchement, produisant brut 10,000f. par kilomètre et par an (2), a des conséquences financières beaucoup plus grandes qu'on ne le croit généralement, et dont voici le résumé :

§ 1er. *Accroissement du capital.*

Résultats produits par l'exécution........	30,000
Accroissement de la valeur des propriétés par le fait de l'ouverture du chemin. . . .	100,000
Ensemble.	130,000

pour une dépense de 100 à 120,000 fr. produisant elle-même 4 1/2 à 5 0/0.

§ 2. *Économies annuelles.*

Marchandises : 50,000 tonnes par kilomètre.		
Economie sur le prix, 13 cent. par tonne. .		6,500
Economie sur le temps (intérêts), 0,001 par t.		50
Economie sur les capitaux d'approvisionnement, loyers, déchets, etc., 0,001 par tonne. .		50
Total des économies sur les marchandises. .		6,600
Voyageurs : 80,000 par kilomètre.		
Economie sur le prix 0,06 par tête.	4,800	
Economie sur le temps, 0,0361 do. .	2,888	
Economie sur les prix accessoires, 0,003125 par tête	250	
Total des écon. sur les voyag. .	7,938 —	7,938

§ 3. *Accroissement des revenus publics.*

Pour le Trésor, sous forme d'impôts, 4 0/0 du capital dépensé sur le chemin.	4,000	
Pour les entrepreneurs et les propriétaires, 4 0/0 sur l'accroissement du capital social, évalué ci-dessus à 130,000 fr.	5,200	
Ensemble. . .	9,200 —	9,200
Total général.		23,738

L'établissement et la mise en exploitation d'un kilomètre de chemin de fer d'embranchement, dans un pays à faible circulation, produisent donc, soit pour le Trésor, soit pour les particuliers, et en dehors des produits spéciaux du chemin, une économie ou un accroissement de revenu annuel que l'on peut évaluer à environ 23,863 fr.

La dépense pour obtenir ce résultat varie entre 100 et 120,000 fr., et elle est elle-même productive d'intérêts.

Peut-on mieux faire après cela, dans l'intérêt de la fortune publique, que de multiplier les chemins de fer autant que les circonstances topographiques le permettent, et que les grandes compagnies peuvent en entreprendre ?

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Voir le projet de loi relatif à un prêt demandé par la Compagnie de Bordeaux à la Teste, accordé par le gouvernement et rejeté par les Chambres.

(2) Nous supposons le produit brut de 10,000 fr. par kilomètre et par an, obtenu de la manière suivante :

80,000 voyageurs à 0f,065................	5,200
50,000 tonnes à... 0 ,09	4,500
Recettes diverses, bagages, etc..........	300
Total..................	10,000

Résumé des recettes de la semaine.

Les bulletins de recettes des chemins de fer que nous publions plus loin, présentent les résultats suivants, comparés à la semaine correspondante de 1852 :

NORD. — Du 11 au 17 juin, *augmentation*, 96,710 fr.

ROUEN. — Du 12 au 18 juin, *augmentation*, 37,956 fr.

HAVRE. — Du 12 au 18 juin, *augmentation*, 17,193 fr.

LYON. — Du 12 au 18 juin, *augmentation*, 65,453 fr.

BALE. — Du 6 au 12 juin, *augmentation*, 14,340 fr.

ORLÉANS. — Du 12 au 18 juin, *augmentation*, 107,494 fr. (1).

(1) Cette augmentation comprend les recettes des sections du Guetin à Moulins et de Bordeaux à Angoulême, non ouvertes l'année dernière.

STRASBOURG.—Du 4 au 10 juin, *augmentation*, 299,911 fr. (1).

OUEST. — Du 13 au 19 juin, *augmentation*, 46,114 fr. (2).

MONTEREAU. — Du 11 au 17 juin, *augmentation*, 3,724 fr.

MÉDITERRANÉE (section d'Avignon à Marseille). — Du 4 au 10 juin, *augmentation*, 14,337 fr.

Progrès des recettes des chemins de fer.

Nous avons sous les yeux le tableau comparé des produits bruts des principales lignes de chemins de fer depuis le commencement de l'année jusqu'aux premiers jours du mois de juin. Il en ressort les résultats suivants pour les quatre grandes lignes :

NORD.

	Rec. totale.	Rec. p. kil.
1852	11,644,208	16,400
1853	13,688,431	19,279

Augmentation : 17.5 0/0.

LYON.

	Rec. totale.	Rec. p. kil.
1852	7,005,479	18,291
1853	8,148,672	21,275

Augmentation : 16.3 0/0.

Pour apprécier complétement la valeur d'une pareille augmentation, il ne faut pas perdre de vue que la ligne de Paris à Lyon n'est pas encore terminée et qu'elle est destinée à relier la capitale au premier centre manufacturier de France. On sait l'influence exercée par un fait analogue sur les recettes de Paris à Strasbourg.

ORLÉANS.

	Rec. totale.	Rec. kilom.
1852	11,460,426	11,766
1853	13,872,410	14,242

Augmentation : 21 0/0.

Le mois prochain, la dernière section de la ligne du Sud-Ouest va être livrée à l'exploitation, et un grand centre agricole et commercial, Bordeaux, se trouvera en communication directe avec Paris, ce qui doit nécessairement exercer une influence notable sur les recettes.

STRASBOURG.

	Recette totale.	Rec. p. kil.
1852. — (*Exploitation fractionnée sur 491 kilomètres*),	5,106,716	10,400
1853 (ligne entière),	9,056,390	14,444

Augmentation, 38 0/0.

(1) Cette augmentation comprend les recettes des sections de Commercy à Saarebourg et de Forbach à la frontière prussienne, non ouvertes l'année dernière.

(2) Cette augmentation comprend les recettes de la section de Chartres à la Loupe, non ouverte l'année dernière.

La ligne entière n'a été livrée à l'exploitation que depuis le mois de septembre 1852. Or, l'on sait le temps qu'exige l'organisation définitive et complète d'un service considérable, les difficultés qu'opposent les habitudes commerciales, habitudes qu'il faut changer. On peut donc affirmer que les résultats déjà acquis, quelque importants qu'ils paraissent, sont cependant très-inférieurs à ceux que promet l'avenir.

F. SOLAR.

Chemins de fer du Midi.

La Compagnie des chemins de fer du Midi ayant terminé la plus grande partie de ses études, en poursuit avec instance l'approbation par M. le ministre des travaux publics.

Les pertes que les derniers débordements de la Garonne ont fait subir aux populations riveraines du fleuve, sont un argument que la Compagnie fait valoir à l'appui de la demande d'une prompte autorisation ; les chantiers qu'elle est en mesure d'ouvrir de suite, pouvant offrir à de nombreux travailleurs une occupation qui les sauvera du besoin dans le présent, en même temps qu'elle doit développer la richesse de leur pays dans un avenir prochain.

AD. BLAISE (des Vosges).

Chemin de fer Grand-Central.

Nous avons annoncé l'autre jour que les études définitives du chemin de fer Grand-Central étaient poussées avec vigueur par la Compagnie concessionnaire.

Nous pouvons annoncer aujourd'hui que le tracé de la section comprise entre Lempdes et Clermont-Ferrand, est définitivement arrêté. Ce tracé suit la Leuge pour traverser le bassin de Brassac et desservir sur un plus long parcours les deux rives de l'Allier.

La section de Lempdes à Clermont doit servir, on le sait, le tronc commun aux prolongements sur Brioude, Saint-Étienne et Lyon, d'une part, et sur Aurillac, Montauban et Bordeaux, de l'autre.

AD. BLAISE (des Vosges.)

Crédit foncier de France.

TIRAGE DES OBLIGATIONS.

Le 22 courant a eu lieu à l'Hôtel de ville le deuxième tirage des obligations du crédit foncier.

Voici la liste des numéros gagnants :

1er sorti	191,188	gagnant	100.000 fr.
2me —	89,298	—	50,000
3me —	172,057	—	50,000
4me —	120,815	—	20.000
5me —	161,861	—	10,000
6me —	186,067	—	10,000
7me —	32,978	—	10,000
8me —	145,407	—	10,000
9me —	43,702	—	10,000

G. LENOIR.

Crédit foncier de France.

Aux termes de l'art. 103 des statuts, le dividende ne doit être réglé qu'à la fin de l'année.

Toutefois, le conseil d'administration peut autoriser, à l'expiration du premier semestre, une distribution provisoire, dans la proportion de 5 0/0 par année sur le capital versé.

Conformément à cet article, le conseil d'administration du Crédit foncier de France a décidé, dans sa séance du 15 juin, qu'un à-compte de 6 fr. 25 par action, pris sur les bénéfices réalisés, et représentant, pour le premier semestre de 1853, l'intérêt de 5 0/0 sur les 250 fr. versés, serait distribué aux actionnaires.

Ce dividende provisoire sera payable à partir du 1er juillet, au siége de la Société, rue des Trois-Frères, 5, de 11 heures à 3 heures.

G. LENOIR.

Crédit foncier de France.

Les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 9 juillet prochain, à trois heures, au siége de la Société, rue des Trois-Frères, 5, à l'effet de se prononcer sur les modifications proposées aux statuts de la Société.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Compagnie, à partir du 1er juillet prochain.

G. LENOIR.

Loi relative à la conversion des dettes actuelles des départements et des communes.

NAPOLÉON, etc.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Pendant l'intervalle de la session de 1853 à celle de 1854, des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique pourront autoriser, sur leur deman-

de, les départements ainsi que les communes dont les revenus excèdent cent mille francs, à convertir leurs dettes actuelles, et à les éteindre au moyen d'emprunts remboursables à longue échéance.

Le remboursement s'effectuera par des annuités dont le terme ne pourra excéder cinquante années, et qui comprendront l'intérêt et l'amortissement du capital.

Art. 2. Les formes ou les conditions des emprunts nouveaux, ainsi que le mode de surveillance applicable aux opérations relatives à la conversion des dettes, seront réglées par les décrets qui autoriseront cette conversion.

Il sera pourvu par les mêmes décrets, sur la proposition des départements ou des communes, aux moyens nécessaires pour assurer le paiement des annuités pendant toute la durée du remboursement.

Art. 3. Le nombre des centimes extraordinaires ou les taxes additionnelles d'octroi affectés au remboursement des emprunts anciens seront réduits proportionnellement à la diminution de dépense annuelle résultant de la conversion.

Art. 4. Les paragraphes 36 et 37 du tableau A annexé au décret du 25 mars 1852 sont abrogés.

Art. 5. A l'expiration du délai fixé par l'art. 1er de la présente loi, un état des dettes converties en emprunts nouveaux sera présenté à l'Empereur et communiqué au Corps législatif.

Cet état indiquera, par communes et par départements, la nature et l'origine des dettes converties, leur quotité, le mode et les conditions de l'emprunt nouveau, ainsi que les réductions opérées sur les centimes extraordinaires et sur les taxes additionnelles d'octroi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 28 mai 1853.

Loi relative aux comptoirs et sous-comptoirs d'escompte.

NAPOLÉON, etc.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Les comptoirs et sous-comptoirs d'escompte pourront être établis ou prorogés avec les droits énoncés dans les art. 9 et 10 du décret du 24 mars et dans l'alinéa deuxième de l'art. 2 du décret du 23 août 1848, mais sans aucun concours ni aucune garantie de la part de l'État, des départements et des communes.

Art. 2. Des décrets impériaux, rendus sur la proposition du ministre des finances, le conseil d'État entendu, statueront sur l'établissement et la prorogation des comptoirs et sous-comptoirs d'escompte, et sur la modification de leurs statuts.

Le ministre des finances, avant de proposer l'établissement ou la prorogation d'un comptoir ou sous-comptoir d'escompte, prendra l'avis : 1° de la chambre de commerce; 2° du conseil municipal de la ville dans laquelle le comptoir ou sous-comptoir devra être établi ou prorogé.

Art. 3. Les lois, décrets et arrêtés relatifs aux comptoirs et sous-comptoirs d'escompte continueront à être appliqués aux établissements actuellement existants, jusqu'à l'expiration du terme pour lequel ils ont été prorogés.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 26 mai 1853.

Corps impérial des ponts et chaussées.

PROMOTIONS.

Un décret du 11 juin 1853, rendu sur le rapport de M. le ministre des travaux publics, a nommé inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées :

MM. Morice La Rue, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service des ports de commerce et du service hydraulique dans le département de la Manche ;

Doyat, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Seine-Inférieure et de la direction du service de la Seine maritime ;

Plantier, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, d'une section du canal de Nantes à Brest, et de la direction du service du port de Saint-Nazaire.

Par suite du décret qui élève au grade d'inspecteur divisionnaire MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées Morice La Rue, Doyat et Plantier, M. le ministre des travaux publics vient d'arrêter les dispositions suivantes :

1° M. Bouniceau, ingénieur en chef de 2e classe, sera chargé du service des ports de commerce et du service hydraulique dans le département de la Manche, en remplacement de M. Morice La Rue.

Il réunira à ce service le service des baies et canaux dont il est actuellement chargé dans le même département.

2° M. Lebasteur, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Meuse, sera chargé du service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. Doyat.

3° M. Beaulieu, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe, chargé du service de la 4e section de la navigation de la Seine, sous la direction de M. Doyat, restera seul chargé de ce service, auquel sera rattaché le port de Rouen, actuellement compris dans le service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

4° M. Jégou, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, sera chargé du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. Plantier.

Il restera, en outre, chargé du service du port de Saint-Nazaire et des services de navigation et de chemins de fer qui lui sont actuellement confiés.

5° M. de Longeaux, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe, sera chargé de la partie du service du canal de Nantes à Brest comprise dans le département de la Loire-Inférieure.

Il restera chargé, en outre, sous la direction de M. Féburier, du service du port de Redon et d'une partie des études des chemins de fer de Bretagne.

Ce mouvement entraîne la suppression de deux emplois d'ingénieur en chef.

Chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale. Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur ;

Vu l'ordonnance du 27 mai 1835, portant autorisation de la société anonyme formée pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon ;

Vu les délibérations des assemblées générales des actionnaires, en date des 26 janvier 1846 et 20 juin 1850 ;

Vu l'art. 51 des statuts de ladite société, ainsi conçu :

« Les attributions des assemblées générales, soit ordinaires, soit extraordinaires, sont les suivantes :

. . . .

« 3° Prononcer sur les cas de toute nature qui leur seraient soumis par le conseil d'administration et qui ne seraient pas réglés spécialement par les statuts; »

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er La modification proposée aux statuts de la société du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon est approuvée, telle qu'elle est contenue dans l'acte passé le 25 avril 1853, devant Me Defresne et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires de chacun des départements du Rhône et de la Loire.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 16 juin 1853.

NAPOLÉON.

Loi relative à l'achat, par la Compagnie d'Orléans, de l'hôtel de M. le duc de Padoue.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

ART. 1er. Le duc de Padoue est autorisé à céder à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, conformément aux distinctions établies dans un procès-verbal d'expertise commencé le 9 avril 1853 et clos le 25 du même mois, un hôtel et ses dépendances, sis à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, et faisant partie du majorat constitué en faveur du général duc de Padoue, son père, par décret du 28 mars 1812, savoir :

1° Moyennant le prix de un million cent quatre-vingt-dix-sept mille francs (1,197,000 f.), l'hôtel dont la propriété appartient au majorat;

2° Moyennant le prix de quatre cent mille francs (400,000 fr.), la jouissance, pour tout le temps restant à courir, de terrains tenus à baux emphytéotiques, qui expireront le 10 septembre 1867 et le 16 février 1868, et dont le majorat n'a que la jouissance temporaire.

Art. 2. La Compagnie sera tenue de verser le prix principal de un million cent quatre-vingt-dix-sept mille francs (1,197,000 fr.) à la Caisse des dépôts et consignations, savoir :

Moitié trois mois après la promulgation de la loi, et l'autre moitié un an après.

Elle paiera, en outre, directement, entre les mains du donataire, jusqu'à complète libération, les intérêts à cinq pour cent de ce prix, à partir du 1er avril 1853.

Art. 3. La Compagnie sera tenue de payer en quinze années, à dater du 1er avril 1853, au duc de Padoue, la somme de quatre cent mille francs (400,000 fr.), à raison de vingt-six mille six cent soixante-six francs (26,666 fr.) par an, sans intérêts, mais à la condition par elle d'acquitter la redevance emphythéotique.

En cas de retour du majorat, les annuités restant à payer appartiendront à l'État.

Art. 4. Les frais auxquels la vente a pu ou pourra donner lieu seront en totalité à la charge de la Compagnie.

Art. 5. L'acte de vente ne deviendra définitif qu'après l'approbation de M. le ministre des finances, et le prix de un million cent quatre-vingt-dix-sept mille francs (1,197,000 fr.) sera employé par le duc de Padoue à l'acquisition, soit de rentes, soit d'immeubles, qui entreront en remplacement des biens aliénés dans la composition du majorat.

Le remploi devra être effectué dans le délai prescrit par le décret du 1er mars 1808, et devra être autorisé par un décret de l'Empereur.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 28 mai 1853.

Le Président, BILLAULT.

Les Secrétaires, ED. DALLOZ, MACDONALD, duc DE TARENTE, baron ESCHASSÉRIAUX, HENRY DUGAS.

PARTIE TECHNIQUE.

Résistance des matériaux de construction.

II.

Après avoir analysé les essais sur l'extension et la compression des matériaux, je passe à la deuxième partie du compte-rendu du travail de M. Morin, qui comprend la *flexion* et la *torsion*.

FLEXION.

Dans toutes les expériences et toutes les théories établies dans le but de rechercher les circonstances qui accompagnent les phénomènes de la flexion, on a toujours considéré le solide posé horizontalement sur deux appuis et chargé verticalement suivant la direction de son axe. On a constaté comment la partie inférieure devenue convexe se déchirait, et comment la surface supérieure, devenue concave, s'écrasait sous les charges. Ces deux parties, l'une allongée, l'autre comprimée, se trouvent séparées par un plan qui ne s'allonge ni se comprime, et auquel on donne le nom de plan des fibres invariables, appelé quelquefois, mais improprement, *fibre neutre*. C'est sur l'existence de cette fibre invariable qu'est fondée la théorie actuelle de la résistance des corps à la flexion. Galilée, Leibnitz et Mariotte n'avaient pas admis cette maxime, appuyée maintenant par le calcul et la pratique. Par une expérience directe sur la compression et l'extension des fibres des solides fléchis, faite tout récemment au Conservatoire des arts et métiers, on a constaté d'une manière formelle l'existence de cette couche de fibres invariables, dont la position restait à déterminer.

Avant d'énumérer les résultats de ces expériences, je crois qu'il est indispensable de donner l'explication de plusieurs effets produits dans les corps fléchis par des efforts extérieurs.

Si un corps fibreux est sollicité par un certain nombre de forces extérieures agissant dans des directions quelconques, il cède d'abord à l'action de ces forces, et aussitôt se développent des réactions moléculaires qui constituent la résistance des fibres. Si ces efforts ou les effets qu'ils produisent ne dépassent pas les limites d'élasticité, le mouvement s'arrête, et l'équilibre entre les forces et les réactions moléculaires s'établit. Les conditions générales de l'équilibre entre les forces extérieures et les forces extérieures et les forces moléculaires dépendent des proportions des sections transversales. Comme cet équilibre a lieu pour toutes les sections du corps, on peut en rechercher les conditions pour chaque section, en considérant le reste du corps comme solidifié.

Parmi toutes les sections transversales dans le solide considéré, il en est une pour laquelle l'action de la charge a un moment plus considérable que pour les autres. C'est cette section que M. Poncelet a nommée la *section dangereuse*. De l'égalité des moments des résistances et de la charge, on peut tirer le moment d'inertie.

La discussion des expériences diverses et en particulier de celles de M. Hodgkinson conduit à conclure que pour la pratique des constructions on peut admettre l'égalité des résistances à l'extension et à la compression, les valeurs des modules d'élasticité étant sensiblement les mêmes.

L'auteur déduit de ces considérations théoriques des formules d'une application facile pour tous les solides posés librement, ou encastrés d'un côté, ou encastrés aux deux extrémités.

Les solides d'égale résistance sont des corps qui dans toutes leurs sections présentent une résistance égale. Leurs conditions d'équilibre sont exprimées par le résultat de la division du moment des forces extérieures appliquées à une section donnée par le plus grand effort que l'on puisse avec sécurité faire subir à la fibre la plus allongée ou la plus comprimée; ce quotient doit être égal au moment d'inertie de la section précitée, divisé par la plus grande ordonnée de ce profil à partir de la fibre neutre.

La courbe élastique, ou simplement *l'élastique*, est la ligne qu'affecte un solide soumis à l'action d'une ou de plusieurs forces qui le font fléchir sans altérer son élasticité.

Les considérations sur les courbes élastiques ont principalement lieu dans la construction des navires, où il s'agit de faire prendre à des pièces de bois des formes obligées et où il faut calculer l'effort à exercer, soit pour les fléchir sur des gabaris, soit pour les maintenir dans l'état de flexion.

Dans la plupart des cas, il ne suffit pas de régler les charges ou les dimensions des corps, de manière qu'ils n'éprouvent pas d'altération permanente dans leur élasticité; il importe surtout de renfermer les flexions qu'ils peuvent prendre sous les limites convenables, pour le service qu'on en attend. Les flexions, qui doivent toujours être très-faibles, peuvent être calculées d'après des formules dont la démonstration élémentaire a été donnée par M. Poncelet. On y voit que la flèche de courbure d'un solide prismatique encastré à l'une de ses extrémités est proportionnelle à l'effort qui tend à le faire fléchir, qu'elle est proportionnelle au cube du bras de levier de cette force, et enfin qu'elle est en raison inverse de la valeur du module d'élasticité et en raison inverse du moment d'inertie de la section transversale du solide. La variation des flèches de courbure de divers matériaux a été observée directement, et les expériences nombreuses faites par divers auteurs ont vérifié dans des limites étendues les conclusions de la théorie. Les expériences directes que M. Morin a faites à l'occasion de la construction des lames de ses dynamomètres, méritent d'être citées.

Des considérations analogues s'appliquent à la flexion des corps à sections variables; que la charge agisse à l'extrémité ou qu'elle soit uniformément répartie, ou enfin qu'elle agisse à une extrémité et avec une charge répartie uniformément.

Dans la pratique, on voit que les valeurs de la résistance qui représentent la charge qu'on peut faire supporter avec sécurité et d'une manière constante et durable à des solides, sont presque toutes inférieures à la moitié des valeurs pour lesquelles l'élasticité commencerait à s'altérer, et pour lesquelles les flexions cesseraient d'être proportionnelles. — La fonte seule fait exception à cette règle.

En se rendant compte d'une manière générale des phénomènes qui ont lieu dans les corps soumis à l'action des forces extérieures, tendant à les fléchir, on peut se convaincre que la théorie doit être basée sur des faits.

Depuis longtemps la pratique avait devancé la théorie, car la règle des charpentiers a fixé la proportion qui doit exister entre la portée et la hauteur du solide, ainsi que la proportion entre la base et la hauteur du parallélipipède.

Après avoir établi les formules pratiques à l'aide desquelles on calcule les charges qu'on peut faire supporter aux solides de formes diverses et les flexions qu'ils prennent sous ces charges, il reste encore à comparer ces formules avec celles obtenues par l'expérience, pour reconnaître jusqu'à quel point elles peuvent représenter les faits observés. C'est en discutant les résultats d'un grand nombre d'essais qu'on arrive à ce but. M. Morin a choisi de préférence ceux qui ont été récemment exécutés en Angleterre, lors de la construction des ponts de l'île d'Anglesey et des travaux de chemins de fer; ils sont consignés dans le rapport de la commission d'enquête parlementaire dont j'ai déjà parlé. Outre leur nouveauté, ces expériences ont le mérite d'avoir été entreprises en grand sur des solides dont les dimensions se rapprochent, autant que possible, des cas d'application; j'en donnerai le résumé plus bas.

De l'ensemble de toutes ces expériences on peut conclure immédiatement: qu'entre des limites assez étendues et qui dépassent celles des charges permanentes qu'on peut faire supporter aux corps avec sécurité, les flexions sont proportionnelles aux efforts qui les produisent et aux cubes des portées; elles sont en raison inverse du produit de la largeur par le cube de l'épaisseur; et si on représente ces résultats graphiquement, en prenant les charges pour abscisses et les flexions on demi-grandeur pour ordonnées, on obtient une ligne droite qui figure la proportionnalité des flexions aux charges.

On voit, en outre, que dans les limites où l'on prétend appliquer la théorie, celle-ci offre avec les résultats de l'expérience une concordance bien suffisante pour la pratique; et on peut admettre, d'une manière générale, que la ligne des fibres invariables passe par le centre de gravité de la section transversale.

Les recherches sur la flexion se rapportent au *bois*, à la *fonte* et au *fer*; je les passerai successivement en revue.

Quant au bois, le travail de M. Morin a confirmé ce qu'on savait déjà d'une manière générale: c'est que la différence dans la force de résistance contre la flexion des bois de diverse nature, ne pourra être constatée que par des expériences plus complètes et entreprises plus en grand que celles qu'on a faites jusqu'aujourd'hui.

Je passerai donc à l'examen des qualités de la fonte, et je remarque :

« Que dans les fontes où les flèches de courbure sont sensiblement proportionnelles aux charges, les flexions totales et leurs rapports aux charges sont proportionnelles aux cubes des portées, comme la théorie l'indique du reste;

» Qu'entre ces mêmes limites, la résistance de la fonte à la compression étant sensiblement la même que la résistance à l'extension, la ligne des fibres invariables passe par le centre de gravité de la section transversale;

» Que le procédé du mélange de rognures de fer forgé avec la fonte augmente la résistance à la rupture dans le rapport de 1,36 à 1;

» Que dans la flexion des barres de fonte, le coefficient d'élasticité est plus grand que celui qui a été déduit des expériences sur l'extension;

» Enfin, que pour des tubes creux de diverses formes, la section carrée serait la plus avantageuse, à quantité égale de matière, pour supporter les charges permanentes; après la section carrée viendrait celle circulaire, rectangulaire et elliptique.

» Poussée jusqu'à la rupture, cette classification comprendrait d'abord: l'ellipse, le cercle ou le rectangle, et en dernier lieu seulement le carré. »

Ces diverses recherches ont conduit à quelques résultats pratiques dont il faudra, à mon avis, tenir compte dans les travaux, et dont voici un aperçu :

« Les observations sur la résistance des pièces à nervures à la rupture, ont démontré que quand la flexion est renfermée dans certaines limites, il importe peu de placer la nervure en dessous ou en dessus; mais dès qu'on arrive à la rupture, il devient évident que si le solide est posé librement sur deux points d'appui, il doit se rompre plus facilement quand la nervure est en dessous et exposée à l'extension, que quand elle est en dessus et exposée à la compression.

» L'inverse a lieu au contraire s'il s'agit d'un solide encastré par l'une de ses extrémités.

» Les expériences sur l'inégalité de résistance à la rupture, que la fonte présente à la compression et à l'extension, ont démontré que dans l'emploi des solides en fonte, en forme de double T, employés généralement pour la construction des ponts de chemins de fer, il fallait donner à la section de la nervure inférieure, exposée à l'extension, une étendue beaucoup plus grande qu'à la nervure supérieure soumise à la compression.

» Pour la plus grande charge permanente des solives en fonte destinées à des ponts de chemins de fer, on n'adopte généralement que le cinquième et même le sixième de la charge de rupture. Pour les ponts ordinaires et surtout pour les constructions qui ne sont pas exposées à des vibrations, on admet des charges permanentes égales à un quart de celles de rupture. Dans les ponts des chemins de fer, les Anglais s'accordent à estimer la charge à 5,000 ou à 6,655 kilogrammes par mètre courant de voie. L'épreuve à faire subir aux solives n'excède que rarement le tiers de la charge de rupture. Il serait même préférable de n'employer que la charge réelle maxima, et d'observer les flexions dont la limite n'est pas calculable *a priori* d'une façon exacte, car elle dépend de la nature des fontes, et peut dès lors changer dans chaque cas d'application. En général, on compte que la flexion des poutres en fonte ne doit pas dépasser 1/600e de la portée, et qu'il est même préférable de la limiter à 1/2000e. »

Les expériences sur la *résistance du fer forgé* sont très-nombreuses; elles présentaient un côté pratique important, car elles ont eu lieu sur des pièces dont on se sert dans les constructions, et elles ont par cela un avantage incontestable sur des essais avec des modèles, qui ont toujours l'inconvénient de faire juger du petit au grand.

Parmi ces expériences, il y en a de très-curieuses à plus d'un titre; celles relatives à la résistance des tubes en fer forgé, soudés et sans rivets, sur des proportions usuelles des fers laminés à double T, offrent de nombreux exemples d'imitation.

Quelques-uns de ces essais fournissent une vérification de la proportionnalité des flexions aux charges pour les barres à double T, ainsi que la valeur des coefficients d'élasticité qu'il convient d'adopter pour les barres de ce genre.

Une série d'essais a été faite au Conservatoire des Arts et Métiers par M. le général Morin, pour servir de vérification aux expériences précédentes, dont elle a constaté la parfaite exactitude.

Voici de quelles manière M. Morin a procédé :

« Les poutres étaient placées sur deux plaques épaisses de fer reposant elles-mêmes sur des supports en charpente ou en maçonnerie; la distance entre les points d'appui a été constamment de 4 mètres. Un repère, tracé au milieu de la pièce avec une pointe fine, était observé à l'aide d'un cathétomètre, dont le vernier permettait de lire directement le centième de millimètre. La charge était distribuée dans dix-sept caisses de sapin disposées pour recevoir un certain nombre de projectiles dont le poids a toujours été vérifié préalablement sur une balance. » Si on était tenté de répéter ces essais, on trouverait sur le mode d'expérimentation dans le livre de M. Morin tous les détails qui permettraient de reconstruire l'appareil.

L'application de la théorie et de tous les essais précédents sur la résistance du fer et de la fonte à la flexion est résumée dans des considérations : n° 1, sur les tubes en tôle ou les ponts tubulaires; n° 2, sur la charge admise dans les calculs des ponts de chemins de fer; n° 3, sur les planchers en fer; n° 4, et enfin sur l'influence du mouvement de la charge.

« N° 1. — Les expériences sur *les tubes cylindriques, elliptiques ou rectangulaires* faites par les ingénieurs anglais ont prouvé que les tubes cédaient par la partie supérieure, qui se plissait sous l'effort de compression. C'est cette première observation qui a conduit M. Fairbairn à proposer l'emploi de plaques plus fortes pour le sommet que pour le fond; puis la forme cellulaire, qui a été définitivement adoptée par M. Stephenson. Pour les essais entrepris dans le but d'établir les proportions des ponts tubulaires des chemins de fer, on a construit un tube à sommet cellulaire, et dont le fond en feuille de tôle pouvait être successivement renforcé, jusqu'à ce qu'on fût arrivé graduellement à des proportions qui présentassent à peu près la même résistance pour le sommet à l'écrasement, par compression, que pour le fond au déchirement par extension. Les dimensions des tubes à expérimenter furent fixées à un sixième de la grandeur réelle des ponts proposés.

» Il résultait de ces proportions, qu'en passant du modèle au tube réel, la section transversale résistante croissait dans le rapport de 1 : 36, et le poids du tube dans celui de 1 : 216. Cette expérimentation a donné la valeur du coefficient d'élasticité qui sert dans toutes les circonstances semblables et a déterminé les cotes pour les tubes en tôle. Ces essais préliminaires ont ensuite été contrôlés par des observations sur le tube du pont de Conway.

» Les formules obtenues par cette manière de procéder ne sont pas généralement employées. Plusieurs Anglais admettent que, par suite de la faible épaisseur relative du sommet et du fond du tube, toutes les fibres du sommet sont également comprimées et toutes celles du fond également étendues. Il faudra, à mon avis, s'en tenir toujours à la règle posée par la commission d'enquête, qui croit que le fer est altéré à une pression supérieure à 23,60 kilog. par millimètre carré pour l'extension, et de 18,60 kilog. par millimètre carré pour la compression, ce qui donne le rapport de 5 à 4.

» N° 2. — Les ingénieurs anglais paraissent admettre dans leurs calculs *des charges à supporter*

par les ponts des chemins de fer, qu'un train pèse une tonne par pied courant, ou 3,33 tonnes par mètre courant, ce qui peut paraître excessif, surtout pour les ponts tubulaires, dans lesquels les trains ne doivent jamais se croiser. La charge du pont de Conway n'est approximativement que le tiers du chiffre précédent, en comprenant même le poids propre du tube, qui est, en général, plus considérable que la charge qu'il aurait à porter. Dans la pratique, il faut avoir égard à cette circonstance, et donner au tube la forme d'un arc, qui après la mise en place se baisse, et qui rentre ainsi dans la ligne droite; car il importe pour l'exploitation que la voie du chemin de fer soit horizontale.

» Pour établir ce calcul sur la résistance des tubes, M. Morin donne pour règle principale de considérer la partie supérieure comme comprimée de la même grandeur que la partie inférieure est allongée, et admettre que le moment de la moitié de la charge, pris par rapport à la section du milieu, est égal au moment de la résistance de chacune de ses parties. Ce calcul devra subir naturellement des modifications du moment où ces deux résistances n'ont pas une valeur égale. Quant aux détails de construction des tubes et des assemblages des têtes, il est à conseiller de s'en référer au travail publié par M. Clark.

» N° 3. — *Les planchers en fer* sont d'un emploi général aujourd'hui. Le prix de ces constructions est à peu près le même que celui des planchers en bois. Les planchers en fer sont composés de barres de fer méplat, posées de champ, et qui, enfoncées environ de 0m,30 dans les murs, forment les solives principales, que l'on écarte habituellement de 0m,75. Trois épreuves ont été essayées sur ces planchers, et elles démontrent que ce mode de construction offre toutes la sécurité nécessaire.

» N° 4. — *L'influence du mouvement et la charge sur la flexion des solides qui la supportent* n'avait pas été fixée avec exactitude. M. Morin a comblé cette lacune dans la science des constructions. Dans ce paragraphe qui termine ses recherches sur la flexion, j'examinerai cette question, qui acquiert une haute importance pour le passage des trains de chemins de fer, marchant à grande vitesse. L'effet du surcroît de la flexion sur l'augmentation de vitesse, dont bien des personnes contestent encore aujourd'hui la réalité, se trouve expliqué par un développement de force centrifuge sur la pièce courbée, et dont l'action normale à cette courbure concourt, avec le poids de la charge, à augmenter la flexion et même à produire la rupture; car l'effet de cette force centrifuge ou l'accroissement de pression qu'elle peut produire, est en raison du carré de la vitesse et en raison inverse du rayon de courbure.

» Il restait à rechercher la limite dans laquelle cette explication était admissible; on a donc eu recours à des expériences faites en Angleterre par des officiers de la marine britannique. Les dispositions prises pour arriver à des résultats satisfaisants étaient très-simples. Des barres de fonte, de près de 3 mètres de portée ont été disposées de manière à faire partie d'un petit chemin de fer horizontal raccordé avec des plans inclinés, au moyen desquels un chariot abandonné à lui-même pouvait acquérir une vitesse considérable. Des appareils ingénieux, servant de flectomètres, traçaient pendant le passage les flexions des barres.

» L'examen des tableaux de flexion démontrent : que les flexions *maxima* prises par les solides augmentent avec la vitesse; que la rupture a lieu sous des charges de plus en plus faibles, à mesure que la vitesse devient plus grande; — et enfin que la rupture a lieu, en général, à des points situés au-delà du milieu de la longueur des barres, et qu'elle se produit souvent en plusieurs endroits différents à la fois. »

En discutant le résultat de ces essais, il faut remarquer encore que la force centrifuge dépend de la masse du corps en mouvement, de sa vitesse et du rayon de courbure correspondant à la flexion. Or, ce rayon dépend lui-même de la pression dans laquelle la force centrifuge entre pour une partie souvent très-considérable. L'observation démontre que le point de la plus grande flexion n'est pas au milieu des barres, et sa position est ainsi très-difficile à déterminer exactement; mais s'il ne paraît pas possible de fixer rigoureusement toutes les circonstances qui se produisent dans de semblables mouvements, l'on peut néanmoins s'en rendre un compte approximatif en prenant en considération que le rayon de courbure d'un solide chargé, abstraction faite de son poids propre, est égal au carré de la demi-portée, divisé par trois fois la flèche de courbure. On calculerait donc facilement l'intensité de la force centrifuge développée dans un cas donné, si l'on avait la valeur de la flexion correspondante à chaque charge.

La tendance pratique de ces recherches devrait être l'appréciation *à priori* des effets de la vitesse des trains de chemins de fer sur les rails et surtout sur les ponts. Les éléments de ces calculs, appuyés sur des expériences, se trouvent consignés dans un tableau dressé par les officiers anglais; ils y ont fait figurer le poids et la vitesse du chariot, la flexion au repos, la flexion pendant le mouvement et l'effort total exercé sur les barres, qui est égal à la charge sur chaque barre, plus la valeur de la force centrifuge. Dans la plupart des cas, les efforts totaux ont atteint ou dépassé la charge de rupture au repos; ce qui rend évidente l'action de la force centrifuge dans le passage rapide des trains. Pour les grandes vitesses, l'intensité de la force centrifuge atteint et dépasse même de beaucoup le double du poids du chariot; et comme cette force est proportionnelle au carré de la vitesse et à la flèche de courbure, on peut s'arrêter à la conclusion pratique, qu'il y a avantage à employer les matériaux et les formes qui donnent lieu aux moindres flexions. Ainsi, on devra préférer les matériaux pour lesquels le module d'élasticité a la plus grande valeur. Par ce motif, le fer sera choisi plutôt que la fonte et que le bois.

Ces mêmes expériences ont donné lieu à des recherches théoriques très-intéressantes pour la science, mais dont les calculs sont trop-compliqués pour être d'une application directe. Du reste une partie de ces essais ont commencé avec des charges, et par conséquent sous des flexions qui dépassaient déjà de beaucoup celles que l'on peut admettre pour des constructions permanentes.

Cette question peut donc être considérée comme résolue; je n'aurai plus qu'à laisser parler le général Morin :

« L'influence de la vitesse de passage est donc rendue manifeste par ces expériences, et l'action de la force centrifuge dans cet état est incontestable; mais, comme il faut toujours un certain temps pour que les flexions se produisent, et que cette force qui en dépend se développe pendant le passage, il arrive qu'au delà de certaines limites de vitesse, l'effet ou la flexion diminue au lieu d'augmenter. »

Charpentes. Pour terminer les recherches sur les phénomènes de la résistance des corps contre la flexion, il ne me reste plus qu'à examiner ceux qui se produisent dans les charpentes, principalement dans celles en fer, dont l'usage se répand chaque jour davantage.

Ce qui distingue, relativement à la théorie, les charpentes des autres constructions, c'est que les pièces qui les composent se trouvent presque toujours dans une position inclinée. M. Morin considère l'équilibre des charpentes dans deux situations :

« 1° Des pièces inclinées, dont l'une est encastrée à un bout et soumise à deux forces respectivement horizontale et verticale ;

» 2° D'un solide incliné encastré à une extrémité et soumis à deux forces l'une horizontale, l'autre verticale, agissant à son extrémité et à une force uniformément répartie sur toute la longueur. »

Les équations qui expriment leur relation d'équilibre sont applicables à toutes les pièces de charpente et surtout aux arbalétriers, et elles donnent lieu à des observations : sur la condition qui rend la flexion égale à zéro; — sur les charges des toitures par mètre carré de superficie; — sur les dimensions des arbalétriers et des tirants; — et sur l'emploi des fers à T.

Passant ensuite à un autre ordre d'idées, M. Morin combine les pièces de différentes manières, et il les considère posées sur deux appuis et renforcées par des tirants en fer, sur lesquels les variations de température exercent une influence dont l'appréciation se trouve établie par quelques formules.

Pour soumettre les données théoriques aux épreuves, on a pris pour exemple plusieurs charpentes des gares des chemins de fer de Paris, et on leur a appliqué ces formules avec lesquelles on a pu calculer les tensions dont la valeur a, en outre, été évaluée par des mesurages directs au moyen de dynamomètres; ce qui a permis de vérifier et de constater l'exactitude des calculs.

Il n'est pas possible de présenter sur cette partie du travail de M. Morin un exposé général. Chacun des paragraphes doit être considéré séparément et appliqué dans un cas spécial; et si toutes les questions relatives aux charpentes n'y sont pas résumées, au moins un très-grand nombre d'exemples est cité dont la théorie peut facilement être étendue, avec quelques transformations, à un cas donné.

Les charpentes en fer pour couverture en zinc ont été l'objet de nombreuses recherches qui, à mon avis, peuvent donner lieu aux considérations suivantes :

1° A l'analyse des pièces soumises à un effort de traction ;
2° Aux dimensions des arbalétriers ;
3° Aux dimensions des contre-fiches;
4° Aux dimensions des pièces longitudinales;
5° Et enfin, aux contre-fiches en fonte.

Quoique ces considérations, surtout ces dernières, aient déjà été produites dans leur ensemble, on a de nouveau fait ressortir leur utilité pratique, et on a réuni dans des tableaux d'un usage facile, tous les éléments de la construction des charpentes en fer de toutes portées, dont celles destinées à être couvertes en zinc ne sont qu'un cas particulier.

J'arrive maintenant au dernier, au quatrième chapitre de la résistance des matériaux contre des efforts extérieurs et qui comprend la torsion.

TORSION.

Les matières employées dans les travaux publics ne sont jamais soumises aux effets d'une torsion dont l'action est continue. Les pièces des machines seules, telles que les arbres de transmission de mouvement, les manivelles et surtout les essieux des voitures de chemins de fer, ont à résister aux forces combinées de la torsion et de la flexion.

La théorie de la torsion repose sur le principe de la proportionnalité des déplacements absolus de chaque section du corps tordu à leur distance de l'axe de rotation; ou en d'autres termes, les déplacements angulaires sont constants; ou encore, toutes les molécules qui se trouvaient sur une même ligne ou rayon passant par l'axe avant la torsion, se retrouvent sur le même rayon après la torsion.

Les formules établies par M. Morin sur la torsion coïncident parfaitement avec les résultats de l'observation. Les expériences faites sur la résistance des diverses sortes de fer sont très-curieuses, mais elles n'offrent pas un intérêt d'une application directe; car dans les machines, les pièces de transmission de mouvement ne sont pas uniquement soumises à la torsion, et leur diamètre ne peut être déterminé que par des règles pratiques.

Altération des essieux des wagons et locomotives. Il ne me reste plus, pour terminer le présent compte rendu, qu'à dire quelques mots sur le problème de l'altération des essieux employés dans les chemins de fer. M. Morin s'est borné à relater plusieurs faits observés dans le service des messageries; il n'en résulte pas d'une façon nette et précise à quelles circonstances il faut attribuer ces altérations. Dans les deux notes citées à l'appui de ces expériences il est dit : que plusieurs ingénieurs pensent qu'un service trop prolongé des essieux produit des vibrations et altère la nature du fer; mais que, d'un autre côté, des observations journalières démontreraient que l'altération du métal ne se produirait pas ainsi, et que si on cassait des essieux, on ne trouverait des changements appréciables ni dans la texture, ni dans la grosseur du grain.

Je regrette que l'honorable général n'ait pas eu connaissance des essais directs que j'ai cités dans un des numéros précédents (page 780, 1852), et dont il résulte clairement que la torsion jointe à des chocs, — tel que cela a lieu dans le mouvement des trains, — exerce une influence notable sur la contexture du fer, et peut altérer, quand son action est prolongée, complétement la nature du métal.

Ces expériences, jusqu'à preuve contraire, sont concluantes; mais pour en tirer un parti pratique, il faudrait observer l'usage des essieux dans tous les chemins de fer, et arriver par des résultats statistiques et comparatifs à des préceptes de construction, de réparation ou de renouvellement de ces essieux, dont la rupture a eu déjà souvent de si terribles conséquences.

EMILE WITH.

Société des ingénieurs civils.

Séance du 3 juin 1853.

PRÉSIDENCE DE M. JULES PETIET.

(Suite.)

Il est ensuite rendu compte d'une série de conversations qui ont eu lieu sur la machine d'Ericsson, au sein de la Société des ingénieurs civils de Londres.

Il en résulte que, se fondant sur les propriétés de la force élastique des gaz à divers températures, M. Manby a cherché à démontrer la fausseté des principes sur lesquels a été basée l'économie présumée de calorique que doit réaliser la machine à air chaud. Il pense que le tissu métallique ne peut retenir une partie de la chaleur du gaz sans donner lieu à une résistance qui doit détruire l'économie du système. De plus, les dimensions de la machine sont telles que l'air sortant emporte presque toute la chaleur latente, en reprenant un volume presque double de son volume primitif. Il ajoute qu'on aurait de meilleurs résultats en supprimant le régénérateur et en donnant plus de développement aux récipients d'air, dont la surface de chauffe est actuellement très-faible.

D'un autre côté, M. Leslie croit que le régénérateur est fondé sur le principe vrai de l'équilibre rapide de température qui s'établit entre deux corps chauffés inégalement, quand on les met en contact, et qu'en pratique ce système réalise une économie réelle de combustible. De plus, il ajoute que la machine à air de Stirling est antérieure à celle d'Ericsson et qu'elle lui est supérieure. La destruction des récipients d'air chaud par l'action directe du feu a fait abandonner cette machine, qui a fonctionné utilement à Dundee pendant plusieurs années.

Enfin, M. Siémens, reprenant et expliquant la théorie d'après laquelle la chaleur est simplement un mouvement vibratoire des particules matérielles des corps solides, liquides ou gazeux, en conclut que si la machine Ericsson, qui n'est autre que la machine ancienne à air, à laquelle on a ajouté le régénérateur de Stirling, paraît théoriquement quelque peu supérieure; pratiquement elle est très-inférieure aux machines à vapeur ordinaires à condensation : 1° parce que son cylindre moteur est chauffé; 2° parce que son travail se fait à une très-basse pression; 3° parce que la surface de chauffe est tout à fait insuffisante.

On reprend ensuite la discussion sur la construction du matériel roulant.

UN MEMBRE demande si le marteau ou le laminoir sont indispensables pour la fabrication des bandages, et, dans le cas où l'on adopterait le laminoir, il fait remarquer qu'il faudrait des cylindres très-forts, et que les forges actuelles ne sont pas outillées en conséquence.

UN AUTRE MEMBRE pense qu'on n'a préparé les bandages au marteau que parce qu'on n'a pas d'ébauchoir assez fort. Le laminage soude mieux que le marteau; avec le marteau, il faut un plus grand nombre de coups, plus de chaudes et encore la soudure ne se fait qu'à l'endroit des chocs; elle n'est pas uniforme comme au laminoir. Un bandage soudé au laminoir serait de 25 0/0 moins cher, mais il faut des cylindres de 0m,90 de diamètre.

On fait remarquer que chez MM. Petin et Gaudet, on arrive au même résultat, puisque le marteau ne sert qu'à souder ou plutôt à coller les spirales des bandages.

On passe ensuite au clavetage des roues.

LE PRÉSIDENT rappelle qu'une discussion a eu lieu sur ce sujet à propos de la rupture des essieux, et qu'on a produit des échantillons d'après lesquels la clavette semblerait limiter la cassure. Il s'ensuivrait que l'emploi de deux et même trois clavettes vaudrait mieux que celui d'une seule.

UN MEMBRE pense qu'il ne faut pas du tout de clavettes ou qu'il en faut une infinité, ce qui revient au même. Au moyen de presses très-puissantes, on peut monter les roues sans clavettes. Dans une machine, les roues motrices seules doivent être clavetées.

On fait remarquer que pour ne pas claveter, il faut des collets d'essieux et des roues bien ajustés tandis que le clavetage permet d'utiliser des roues qui ne sont pas parfaitement alézées et des essieux médiocrement tournés.

On observe que Buddicom n'emploie pas de clavettes, mais qu'il faut alors caler les roues au maximum de pression et qu'il faut de 40,000 à 60,000 kil. pour bien caler une roue de machine.

On passe ensuite à l'article 2 du chapitre Ier, qui a pour titre : « *Boîtes à graisse, ressort de suspension, plaques de garde.* »

LE PRÉSIDENT rappelle que pendant longtemps on a négligé les boîtes à graisse; mais quand on a voulu marcher à grande vitesse, il a fallu s'en occuper très-sérieusement parce qu'elles s'échauffaient et parce que la dépense du graissage devenait très-considérable. On a reconnu que les boîtes d'alors n'étaient pas assez hermétiquement fermées, que la poussière s'y introduisant facilement produisait l'échauffement rapide dont on se plaignait. Les fusées des roues étaient faibles et ne portaient pas partout sur le coussinet. On a donc cherché à isoler complétement le récipient à graisse, on a augmenté les fusées des essieux, et l'on a essayé successivement pour les coussinets des bronzes de diverses compositions et des alliages divers.

Au chemin de fer du Nord, après des essais nombreux, on est revenu au bronze.

UN MEMBRE dit que le bronze employé pour les coussinets du chemin de fer du Nord est de 82 de cuivre pour 18 d'étain. Quand on mettait 80 de cuivre pour 20 d'étain, les coussinets cassaient souvent, surtout dans les parties de chemin où la voie était en mauvais état. Le métal blanc, sous les wagons, a donné de mauvais résultats; il se lamine facilement, et la lumière de graissage se bouchant, l'échauffement se produit très rapidement, quoique l'essai ait été répété plusieurs fois et dans des circonstances différentes.

Il fait remarquer que pour isoler le plus possible le récipient de la graisse, on coule la plus plus grande partie de la boîte d'une seule pièce pour avoir le moins de joints possible. Il faut, en outre, que le joint du clapet soit extérieur à l'extérieur de la fonte, pour que la poussière ne rencontre aucune surface qui lui permette de s'introduire à l'intérieur.

De plus, la lumière doit être diminuée en raison de la vitesse des trains, parce qu'il s'établit une espèce de succion qui attire constamment la graisse sur l'essieu, où elle fond rapidement par suite de la chaleur développée, et la boîte peut se vider très-promptement.

Il fait remarquer également qu'une lumière convenablement disposée pour une voiture qui marche à grande vitesse, donne la quantité de graisse suffisante pour lubrifier la fusée, et la succion amène constamment ce qu'il faut et en quelque sorte suivant le degré d'échauffement de la fusée. Si ensuite cette même voiture marche plus lentement, la même lumière donne moins de graisse, parce que la succion est moins grande; mais la fusée en demande moins aussi parce que l'échauffement est moindre. Du reste, l'expérience lui a appris qu'en général on arrivait aux résultats qu'il indique; mais il ajoute que, sous ce rapport, le jeu des boîtes à graisse est très-capricieux, car certaines boîtes fonctionnent constamment bien dans les diverses vitesses de marche auxquelles elles sont soumises, tandis que d'autres, complétement iden-

tiques, fonctionnant dans les mêmes conditions et souvent sous la même voiture, chauffent constamment sans qu'on puisse remédier à cet inconvénient.

On fait observer qu'il est difficile de satisfaire à la condition de dimension des lumières, car les mêmes voitures roulent tantôt à grande vitesse, tantôt à vitesse moyenne. D'ailleurs, les mèches placées dans les lumières produisent le résultat voulu, puisqu'on peut avec leur aide diminuer ou augmenter le débouché de cette lumière.

UN MEMBRE préfère les petites lumières. Il pense que, pour éviter tout frottement, il y aurait lieu d'augmenter le diamètre et la longueur de la fusée.

UN AUTRE MEMBRE ne croit pas qu'il faille allonger ces fusées, parce que les chocs latéraux ont plus d'action sur les boîtes; ils font soulever les coussinets et l'usure se produit près du collet. Plus on allonge la fusée, plus ce résultat est évident et plus le chauffage est intense. Il devient même presque impossible de l'arrêter.

La suite de la discussion est remise à la séance suivante.

La Société a reçu les bulletins N°s 25, 26, 27 et 28 de la Société vaudoise des sciences naturelles.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

REVUE MÉTALLURGIQUE.

FABRICATION DE LA FONTE ET DU FER DANS LE ZOLLVEREIN.

(Suite.)

Le grand-duché de *Bade* ne possède pas beaucoup de minerai, et celui-ci revient tellement cher aux hauts-fourneaux, que quelques-uns peuvent faire venir avec avantage le minerai de bien loin, du pays de Nassau. Les usines du pays de Bade ont leur motif principal d'existence dans la convenance de réaliser la valeur du bois de la forêt Noire. Le gouvernement et le prince de Furstenberg, qui sont les principaux propriétaires de ce bois, possèdent aussi la majeure partie des usines. Nous avons déjà mentionné combien de soins on a donnés à ces usines. Un haut-fourneau du prince de Furstenberg surpasse, dans sa production journalière, même les hauts-fourneaux de Wurtemberg: il a donné en une année, tout en traitant un minerai médiocrement riche, 1,400 tonnes de fonte, dont 500 en objets moulés.

On convertit, dans le Bade, la fonte en fer au moyen du charbon de bois et de laminoirs; depuis peu on y a aussi établi des fours à puddler et à réchauffer au bois et au vent forcé, pareils à ceux dont on se sert en Autriche : les *Annales* auront l'occasion de parler de ces fours en détail.

Le grand-duché de Bade a produit en 1850 :

Fonte........	5,500	tonnes.
Fer...........	4,000	—

Les fers, de même que les tôles des usines de Bade, sont d'excellente qualité et se vendent à des prix très-élevés.

En dehors des pays dont nous venons de parler, il y en a encore, dans le Zollverein, plusieurs autres dans lesquels on produit de la fonte et du fer. Le duché de *Brunswick* exploite d'excellents minerais dans le Hartz et les élabore, au moyen du charbon de bois, en objets moulés et en fer. En quelques usines on commence la fabrication du fer avec le combustible végétal et le marteau, et on l'achève avec de la houille qui revient bien cher, et en étirant au laminoir. Les hauts-fourneaux marchent très-bien et jouissent particulièrement d'une longue durée; les laminoirs sont construits avec élégance et avec soin, mais ils n'ont pas encore atteint la perfection dont ils jouissent en d'autres localités.

Le *Hanovre* fait, depuis quelques mois seulement, partie du Zollverein; sa sidérurgie se trouve à peu près dans les mêmes conditions techniques et économiques que celle du Brunswick et ne la surpasse pas beaucoup en importance.

Dans la *Thuringe*, à peu près au centre du Zollverein et au milieu d'une masse de petites principautés, on a établi depuis peu, au moyen d'actions, une vaste usine au coke et à la houille, disposant, à ce qu'il paraît, de ressources inépuisables de minerai et de combustible. Des dissensions intérieures paraissent avoir empêché, jusqu'à présent, cette usine de donner les résultats brillants que l'on en attendait.

En résumé, cet examen rapide de la sidérurgie des États secondaires de l'Allemagne, qui, réunis à la Prusse, constituent le Zollverein, nous a donné les résultats suivants.

L'industrie sidérurgique, exercée au combustible végétal, n'est réellement d'une importance majeure que dans le duché de Nassau, pays richement doté de minerai excellent, moins pourvu cependant de combustible, et obligé, par suite de cette dernière circonstance, d'exporter une partie de ses minerais. Le district sidérurgique du grand-duché de Hesse se rattache au pays de Nassau. Dans le Luxembourg la sidérurgie, quoique peu importante par la quantité des produits, joue un rôle considérable dans les ressources du district. Dans la plupart des autres pays, la métallurgie du fer est une industrie tout à fait locale, insuffisante pour satisfaire à des besoins exceptionnels, et même à l'accroissement normal des besoins ordinaires: tantôt c'est le minerai qui revient cher, comme en Bade, dans le Hanovre et en Brunswick, ou qui est rare, comme dans une partie de la Hesse électorale; tantôt c'est le combustible qui fait défaut, et c'est là le cas ordinaire en Wurtemberg, en Saxe et dans une autre partie de la Hesse électorale; tantôt aussi ce ne sont pas tant les matières qui manquent, mais l'esprit industriel : telle paraît être la situation de la Bavière.

Les bassins houillers sont très-clair-semés dans cette partie de l'Allemagne dont nous nous sommes occupés aujourd'hui. Des ramifications du bassin de la Sarre, entrant dans le Palatinat, y ont donné un certain développement à l'industrie du fer. Le bassin houiller des plaines de la Saxe augmentera sans doute d'importance quand un chemin de fer aura rapproché les minerais du combustible. Enfin, le bassin houiller de la Thuringe, dit bassin de Neuhaus, est encore enveloppé d'une certaine obscurité qui ne permet pas d'avoir une opinion arrêtée sur son avenir.

Dans le tableau suivant, nous avons résumé la production de fonte et de fer de tous les pays constituant le Zollverein ; nous avons indiqué la production absolue de chaque pays, et sa production par habitant et par kilomètre carré de superficie.

Tous ces chiffres se rapportent à l'année 1850.

Production de fonte dans les États du Zollverein en 1850.

	Production absolue. Tonnes.	Production par habitant. kilogrammes.	Production par kil. c. kilogram.
Prusse,	131,500	10,7	714
Bavière,	17,500	3,9	230
Nassau,	15,500	37,1	3,163
Wurtemberg,	8,000	4,6	408
Grand-duché de Hesse,	7,500	8,8	893
Royaume de Saxe,	7,000	4,0	470
Luxembourg,	6,500	16,7	1,354
Hesse électorale,	5,700	7,8	500
Bade,	5,500	4,1	358
Hanovre,	5,000	2,8	131
Brunswick,	3,800	14,2	974
Les autres États réunis,	7,500	2,4	145
Total et moyenne,	221,000	7,6	510

Production de fer dans les États du Zollverein en 1850.

	Production absolue. Tonnes.	Production par habitant. kilogrammes.	Production par kil. c. kilogram.
Prusse,	127,000	10,4	689
Bavière,	14,000	3,1	184
Grand-duché de Hesse,	4,500	5,3	593
Royaume de Saxe,	4,000	2,2	269
Bade,	4,000	3,0	262
Wurtemberg,	3,500	2,0	180
Hanovre,	3,500	1,9	92
Nassau,	3,000	7,2	612
Luxembourg,	2,200	5,7	460
Hesse électorale,	2,100	2,9	183
Brunswick,	1,600	6,0	410
Les autres États réunis,	5,600	1,8	109
Total et moyenne,	175,000	6,0	404

(*Annales forestières.*)

Forges.

SAINT-DIZIER, 19 JUIN.

Les affaires sont suspendues; pendant cette semaine, il y a eu le calme le plus complet. Cours nominal pour la fonte, de 170 à 175 fr. En fers, nous n'avons également rien appris. Les premiers jours du mois avaient apporté une amélioration dans la demande; aujourd'hui, elle est presque nulle pour les laminés; elle l'est entièrement pour les battus. Cette stagnation momentanée n'effraie aucunement les producteurs; ils la voient clairement dans la préoccupation politique du commerce; elle ne devra donc pas être de longue durée.

Depuis la réunion du 7 avril des fondeurs de la Haute-Marne et de la Meuse, dans laquelle les cours ont été fixés, la demande est calme et les prix sans variation.

En chaînes, pointes et poids ajustés, bonne tenue de prix. Sans changement pour les premiers; propension à la hausse sur les poids; les fabricants les portent à 4 80 et 4 85 à Saint-Dizier, sans preneurs encore à ces conditions.

Les lits en fer sont dans leur moment d'activité. Sans recevoir de fortes demandes, leur placement s'effectue sans difficulté.

PARIS.

Les renseignements que nous recevons de Paris nous apprennent que la situation de cette place ressemble en tout à la nôtre; le mouvement des affaires y a été bien faible en fer et en fonte. Pour les métaux proprement dit, il n'y a eu aucune variation dans la cote; placements nuls.

(L'*Ancre*, de Saint-Dizier.)

O. Sauvique.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

Prix des fers en Angleterre.

Londres, 12 juin.

Les fontes en gueuses de l'Écosse ont subi, au commencement de la semaine, une baisse de 1 s.; depuis lors cette baisse a été regagnée, et on a fait plusieurs milliers de tonnes au prix très-fermement tenu de 52 s. Il n'y a plus vendeurs en ce moment qu'à 52 d. 3 d. par tonne.

De fortes affaires ont été traitées en rails avec une tendance à la hausse; suivant des avis venus des États-Unis, on évalue à 2,500,000 tonnes la quantité de rails qui sera nécessaire pour établir les routes en construction dans ces États.

On écrit de Glasgow, sous la date du 9 juin : Le marché est, en général, très-calme pour les fontes en gueuses; le 3 de ce mois on a ouvert à 53 sh.; on a fait peu d'affaires dans ces conditions; aujourd'hui on clôt avec vendeurs à 52 sh. 9 d. net par tonne.

Les fers en barres continuent à être bien demandés; les manufacturiers montrent moins de faiblesse et tiennent très-fermes au cours établi.

Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 11 juin.

Depuis quelques jours les fontes d'affinage encore disponibles pour cette année ont toutes été achetées pour l'exportation aux prix de 95 à 98 fr. par tonne. L'on peut donc dire aujourd'hui que nos établissements n'ont plus rien à vendre pour livrer cette année.

Les fontes de moulage ont été aussi très-recherchées, et il devient fort difficile de s'en procurer aujourd'hui en dehors des marchés conclus.

Les fers laminés ont été très-demandés ces derniers jours, et il s'est traité d'assez fortes affaires à prix parfaitement soutenus.

Pas de changement dans les prix de charbons gras, qui sont pourtant très-recherchés.

BOIS.

Affaires nulles par continuation. L'entrevous se soutient. On a deux ou trois marchés en proposition. Peu de bois sont arrivés sur les ports à cause de la rareté des voituriers. L'échantillon est offert en baisse de 10 fr. et non accepté.

— Dans notre numéro de dimanche dernier, nous avons dit que six lots de charpente n'avaient pas eu preneurs à l'adjudication pour les constructions du Louvre. Les *Annales forestières* approuvent en ces termes l'abstention des entrepreneurs :

« Les bois de chêne avaient été divisés en trois classes, suivant les dimensions exigées : la première classe comprenait les très grosses pièces portant plus de 50 centimètres d'équarrissage, estimées au prix de 92 fr. 60 c. le mètre cube.

» La deuxième classe, formée des bois de 0,31 à 50, était évaluée à 75 fr. 80 c. le stère.

» Enfin, les petits bois au-dessous de 0,30 centimètres étaient payés à raison de 67 fr. 55.

» En déduisant de ces différents prix 15 fr. par stère pour l'entrée et le transport à pied d'œuvre, il restait hors barrière, dans les chantiers, en chiffre rond 52 fr. pour les petits bois, 60 fr. pour les bois moyens et 82 fr. pour les très gros. Ces chiffres, tous au-dessous du cours, indiquent suffisamment l'impossibilité de prendre.

» Le prix courant des gros bois de chêne dans les chantiers de la gare et de Bercy est de 100 fr. au moins ; les pièces de moyen arrimage ne se vendent pas au-dessous de 80 à 90 fr., et enfin le courant ordinaire s'élève à 65 fr.

» Mais le bois de chêne ne joue qu'un rôle très-restreint, trop restreint, dirons-nous. Pour les constructions dont il s'agit, la fourniture la plus considérable était en sapins pour les échafaudages, et les sapins bruts de toutes grosseurs étaient estimés 61 fr. 35 c. le mètre cube. Déduction faite de 10 fr. pour entrée et transport à pied-d'œuvre, le prix du stère restait dans les chantiers du dehors de 51 à 52 fr. Or, voici les cours actuels dans les chantiers hors barrière.

» Petits, 55 fr.; moyens, 60 fr.; et gros bois, 70 fr.

» Nous avons vu vendre dans l'eau, par éclusées entières, mêlées de petits et moyens, 55 fr. le mètre cube.

» Les entrepreneurs ne pouvaient donc pas accepter les prix offerts par les devis. Ils ont sagement fait de s'abstenir; l'administration le reconnaîtra et donnera des prix suffisants.

» Trouverait-on que le prix de 90 fr. pour le chêne de moyenne classe soit exagéré? Nous croyons, nous, que ce prix est à peine suffisant et voici nos motifs :

» Si l'on déduisait en effet de ce prix, qui est celui d'un arbre d'environ 150 ans, les droits d'entrée, les frais du transport à pied d'œuvre, ceux d'emmagasinage, du tirage hors de l'eau, du flottage, du transport de la forêt à la rivière, la main-d'œuvre d'abattage et de façon, l'intérêt du capital d'achat et d'exploitation, le bénéfice nécessaire du marchand et enfin les sommes payées pour la surveillance et l'impôt foncier, on trouverait qu'il reste au propriétaire une rémunération insignifiante. Aussi, les particuliers renoncent-ils à élever des futaies ; aussi ne s'en trouve-t-il plus guères que dans les forêts de l'Etat: et en somme, si le reproche de trop d'élévation des prix était fondé, c'est à l'Etat, c'est à l'administration des forêts qu'il faudrait adresser le reproche de maintenir trop haut le prix de ses bois d'œuvre.

» Mais nous ne saurions trop le répéter, il n'y a pas lieu de se plaindre. Le prix ordinaire moyen, le prix normal, n'est pas dépassé, et dans l'intérêt de tous, il est à désirer que ce prix se maintienne.

» Sans doute, si on se reporte pour la comparaison aux dernières années qui viennent de s'écouler, la différence est grande; mais c'était alors une époque désastreuse au point que ne trouvant pas à les vendre on laissait les bois sur pied... Il arrivait souvent, pendant ces années de misère, que le prix de vente à Paris ne couvrait pas les frais généraux d'exploitation et de transport : tout se ruinait alors, le commerce et la propriété.

» Sommes-nous donc si loin de ces cours avilis, qu'il faille crier à la réaction? La différence est-elle de 20, 30 fr. par mètre cube? Soit; qu'en résulte-t-il? C'est que la propriété qui ne recevait rien, le commerce qui perdait, reçoivent ou gagnent aujourd'hui. »

(L'*Ancre*, de Saint-Dizier.)

Delbat.

Télégraphie privée.

Les dépêches privées sont dès à présent acceptées à destination de Béhobie (frontière franco espagnole).

Distance de Paris à Béhobie : 839 kilomètres.

Taxe pour 20 mots : 10 fr. 40 c.

Pour chaque dizaine de mots en sus : 2 fr. 60.

Les dépêches privées sont également reçues pour les bureaux suisses de Motiers et de Thalweil, et pour le bureau sarde d'Aix-les-Bains.

Taxe pour 20 mots à partir de la frontière:

Motiers	5 fr. 00
Thalweil	5 fr. 00
Aix-les-Bains	1 fr. 48

Correspondance.

M. J., à Paris. — La Compagnie ne transmet pas de renseignements.

M. F. S., à Lyon. — Fait droit. — N° 1, Orléans, Lyon.

M. P., à Toulon. — Reçu, fait. — N° 4, nous n'avons pas confiance dans cette affaire.

M. C. M., à Parmain-l'Ile-Adam. — N° 1. M. F., r. Lepelletier, n° 31.

M. X., à V. — N° 1, oui. — N° 2, 5 0/0; en juillet. — N° 3, c'est fait. — N° 4, c, c, b.

M. X. X., à Rouen. — N° 1, gardez. — N° 2, encore en discussion.

M. T. X. X., à Abbeville. — N° 1, s'abstenir si les fonds ne sont pas disponibles. — N° 2, Orléans, Lyon, Ouest, Midi. — N° 3, le moment est venu, si l'on peut lever les titres. — N° 4, pris note.

M. F. P., à Paris. — Remplacez par des Orléans et des Lyon.

M. M. C. M., à Nantes. — N° 1, vos recommandations ont été en tout point exécutées. Votre idée était bonne pour la réussite; — mille remerciements. — N° 2, vous avez bien fait. — N° 3, Lyon, Orléans, Strasbourg, valent mieux certainement que Y et Z; mais, comme vous le dites, l'arbitrage est difficile entre valeurs aussi inégales. — N° 3, gardez même en ce cas; toutes vos valeurs sont bonnes. — N° 4, non; la rupture ne serait pas de longue durée, et en vendant on pourrait être surpris par la hausse.

— M. L. C., à Paris. — Gardez 1, 2, 5, et remplacez 3 et 4 par de l'Orléans ou du Lyon.

M. D. C., à Roubaix. — N° 1, non. — N° 2, non.

M. R. S., à Lille. — N° 1, attendez. — N° 2, ne vous effrayez pas; il n'y a pas lieu: gardez. N° 3, non. — N° 4, sans aucun danger. — N° 5, il n'y a aucun inconvénient à attendre le 10 juillet.

M. L. A., à Salon. — N° 1, gardez. — N° 2, vendez. — N° 3, idem. — N° 4, idem. — N° 5, idem. — N° 6, idem. — N° 7, gardez. — N° 8, idem. — N° 9, Orléans et Lyon.

M. T. R. — Lyon, Orléans, Strasbourg.

J. Mirès.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1853.

92,932 voyageurs	327,988	65
Bagages, marchandises, etc.	302,279	10
Total	630,267	75

Semaine correspondante de 1852.

79 254 voyageurs	261,958	»
Bagages, march., etc.	241,599	31
Produit total	533,557	31

Recette totale du 1er janvier au 17 juin.

1853	14,318,098 94
1852	12,177,766 04

Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 12 au 18 juin 1853.

20,001 voyageurs	107,126 fr.	55 c.
Bagages, marchandises, etc.	111,493	»
Total de la semaine	218 619	55
Total de l'exercice courant	4,510,770	10
Semaine correspondante de 1852	180 ·62	75
Exercice correspondant de 1852	4,091,385 fr.	» c.

Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur, 92 kilom.)

Du 12 au 18 juin 1853.

12,740 voyageurs	39,099 fr.	90 c.
Bagages, marchandises, etc.	52,908	70
Total de la semaine	92,008	60
Total de l'exercice courant	1,287 056	20
Semaine correspondante de 1852	74 815	15
Total de l'exercice correspondant	1,125,247	11,90 c.

Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 283 kilomètres.)

Du 12 au 18 juin 1853.

Grande vitesse. 36,694 voyageurs.	229,886	40
Petite vitesse. bag., marchand.	168,080	65
Total de la semaine	397,967 fr.	05 c.
Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853	8,148,672	15
Total	8,546,639	20
Semaine correspondante de 1852	332,513	92
Recettes antérieures à partir du 1er janvier 1852	7,005,479	48
Total de l'exercice correspondant	7,337,993	40

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 6 au 12 juin 1853.

15,906 Voyageurs	30,308	50
Messagerie, bagages, marchandises, etc.	30,068	35
Total	60,376	85
Semaine correspondante de 1852	46,035	08
Recette totale du 1er janv. 12 au juin.	1,234,335	58
D° 1852	1,000 220	85
Différence en faveur de 1853	234,105	73

Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 974 kilom.)

Du 12 au 18 juin 1853.

Voyageurs	260,675	50
Bagages, marchandises etc.	340,297	37
Total	600,973	01
SECT. D'ANG. — Voyageurs	29,090	65
— Bagages, march., etc.	18,956	63
Totaux	648,920	35
Semaine correspondante de 1852	541,476	64
Différence en faveur de 1853	107,491	71
Recettes du 1er janv. au 18 juin 1853.	13,189,600	75
D° de la section d'Angoulême	1,031,780	11
Total	14,521,380	86
Recette correspondante de 1852	12,001,903	15
Différence en faveur de 1853	2,519,477	71

Chemin de fer de Paris à Strasbourg

(Longueur exploitée, 627 kilom.)

4e année.—23e semaine.

Du 4 au 10 juin 1853.

55,669 »/» voyageurs	248,973 fr	65 c.
Marchandises	289,705	01
Total de la semaine	538 678	66
Recettes antérieures	9,056,390	81
Total général	9,595,069	47

Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilomètres.)

Recettes du 13 au 19 juin 1853.

Ouest. —11,757 voyageurs, gr. vitesse	44,295	35
Petite vitesse	25,859	14
Total	70,154	49
Rive gauche. — 36,113 voyag.	27 284	50
Total	97,438	99
Rive droite. — 55,355 voyag.	47,111	90
Total	144,550	89
Semaine corresp. en 1852. — Ouest	52,008	90
Rive gauche	15,466	20
Total	67,473	10
Rive droite	30 963	40
Total	98,436	50

Recette tot. du 1er janvier au 19 juin 1853 :

Ouest et Rive gauche 1853	1,942,522 f.	21 c.
Id. 1852	1,595,313	30

Chemin de fer de Montereau à Troyes

(Longueur, 100 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1853.

3,890 voyageurs	11,343 fr.	50
Bagages, marchandises à grande et petite vitesse	15,220	15
Total de la semaine	26 563	65
Semaine correspondante de 1852	22 839	25
Différence en faveur de 1853	3,724 fr.	40
Recette du 1er janv. au 17 juin 1853.	558 919	20
Recette correspondante de 1852	560,366	25
Différence en faveur de 1852	1,447 fr.	05 c.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 4 au 10 juin 1853.

1re Section. — AVIGNON A MARSEILLE.

Voyageurs	40 854	25
Bagages et marchandises	46,466	85
Total de la semaine	87,321	10
Semaine correspondante de 1852	72,983	55
Augmentation	14,337	55
Recettes du 1er janv. au 10 juin 1853,	1,883,416	08
— — 1852	1,642,889	65
Augmentation	240,526	43

2e Section. — RIVE DROITE DU RHONE.

Voyageurs	27,328	45
Bagages et marchandises	37,783	20
Total de la semaine	65,111	65
Total de la semaine pour les deux lignes réunies	152,432	75
Total des Recettes à partir du 1er janvier, sur l'ensemble du chemin de Lyon à la Méditerranée	3,352,011	22

Chemin de fer de St-Étienne à Lyon.

(Longueur, 57 kilomètres.)

8e mois de l'exercice. — Mai 1853.

Marchandises 94,748 tonnes	372,620	75
Voyageurs 77,585	134,430	00
Services annexes	55,538	53
Total	562,589	18
Mois correspondant de 1852	447,378	77
Différence en faveur de mai 1853	115,210	41
Produits du 1er oct. 1852 au 30 mai 1853	[illegible]	92
id. id. id. 1852	[illegible]	02
Différence en faveur de 1853	[illegible]	»

Produits par kilomètre.

Dans le mois	9,869	98
Du 1er oct. 1852 au 30 av. 1853	70,817	13

Chemin de fer de St-Étienne à la Loire.

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de mai 1853.

11,103 Voyageurs	8,528	27
27,392 t. 411 Marchandises	37,279	31
Total	45,807	58
Mois correspondant de 1852	36,740	58
En faveur de 1853	9,067	»
Recettes totales au 31 mai 1853	193,896	26
— au 31 mai 1852	170,246	93
Augmentation en faveur de 1853	23,649	28

Chemin de fer DE FLORENCE A LIVOURNE.

Recettes du mois de mai 1853.

Voyageurs et bagages	132,610	35
Recettes diverses	64 685	60
Total du mois	197,295	95
Mois correspondant de 1852	200,477	95

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 28 juillet 1853, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 41, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Société, avant le 14 juillet prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. — Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

Le Secrétaire de la Compagnie,
Adolphe THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DE ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursables le 6 juillet prochain, aura lieu, en séance publique, le 1er juillet 1853, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 41.

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire de la Compagnie,
AD. THIBAUDEAU.

COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

MM. les porteurs d'obligations (emprunts de 1842 et de 1848) sont prévenus que les intérêts semestriels, à raison de 25 fr. par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 1er juillet 1853.

Le directeur,
C. DIDION.

COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Le directeur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le troisième versement de 100 fr., réduit à 92 fr. 50 c. par la réduction de l'intérêt semestriel, doit être effectué le 1er juillet 1853.

Ceux de MM. les porteurs de ces obligations qui n'auront pas fait ce versement avant le 15 juillet, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0, à partir du 1er juillet, jour de l'échéance.

Les porteurs d'obligations qui voudront effectuer le troisième versement avant le 1er juillet, seront admis à déposer leurs bordereaux et à faire ce versement à partir du 15 juin.

L'intérêt semestriel de 7 fr. 50 c. sera payé, à partir du 1er juillet 1853, aux porteurs des obligations provisoires libérées par anticipation. Les porteurs de ces titres devront en même temps les échanger contre des titres définitifs.

Le troisième versement, le paiement des intérêts ainsi que l'échange, se feront à la caisse centrale de la Compagnie, rue Drouot, 4.

Le directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER DE
LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs des obligations 5 0/0 non libérées, que le troisième versement de 125 fr. par obligation doit être effectué du 1er au 15 juillet prochain :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux, n° 12 ;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

Ceux de MM. les porteurs de ces obligations qui n'auront pas fait ce versement avant le 15 juillet seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 à partir du 1er juillet.

Le versement de 125 fr., pour solde exigible le 1er octobre 1853, pourra également être effectué par anticipation à partir du 1er juillet, sous escompte 3 0/0. Les obligations ainsi libérées seront échangées contre des titres définitifs, revêtus de la signature du Commissaire du Gouvernement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt de trente millions de la Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Le semestre d'intérêts de 25 fr. par obligation non encore converti, qui échoit le 1er juillet 1853, sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux, n° 12 ;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

COMPAGNIE DU CHEMIM DE FER
DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunt 3 0/0 garanti par l'Etat.

Le semestre d'intérêts de 7 fr. 50 c. par obligation, qui échoit le 1er juillet 1853, sera payé à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A *Paris*, rue Laffitte, 23,
Lyon, place de la Boucherie des Terreaux,
Marseille, à la gare.

A partir de la même époque, les titres provisoires dudit emprunt seront échangés contre les titres définitifs, revêtus de la signature des commissaires du gouvernement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le délai pour l'échange des éventualités de Lyon à Avignon contre des actions de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, libérées de 300 francs (traité du 26 mars 1853), expire le 15 août 1853, terme de rigueur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
BLESME ET SAINT-DIZIER A GRAY.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts échus au 30 de ce mois, sur les actions de la Compagnie, seront payés, à partir du 1er juillet prochain et à raison de 5 fr. 75 c. par action, sur la présentation du coupon n° 1 :

A Paris, au siége de la Société, 28, rue Miroménil, de dix heures à trois heures ;

A Londres, chez MM. Masterman, Peters et C

Par ordre du Conseil :

Le secrétaire général,
CH. SARCHI.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore effectué la totalité des versements sur les obligations émises en vertu d'une délibération de l'assemblée générale du 3 avril 1852, que les sommes restant dues doivent être payées au siége de la Compagnie, à l'embarcadère, place Roubaix, 24, avant le 1er juillet 1853.

CHEMIN DE FER DE
DIJON A BESANÇON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon sont prévenus que le premier coupon d'intérêts, fixé à 4 fr. 65 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er juillet 1853 :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Basse-du-Rempart, 66 ;

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, 72 ;

A Londres, chez MM. Ch Devaux et Ce.

COMPAGNIE ANONYME DU CHEMIN DE FER
DE MULHOUSE A THANN.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann sont convoqués en assemblée générale le mardi, 28 juin courant, à trois heures de l'après-midi, au palais Bonne-Nouvelle, dans la salle dite de Concerts.

Le dépôt des titres a lieu chez M. Léopold Javal, banquier de la Compagnie, rue Cheuchat, n° 10, contre délivrance d'une carte d'entrée pour l'assemblée.

COMPTOIR INDUSTRIEL.

J. PATON ET Ce,
6, boulevart des Italiens.

Le Comptoir industriel a l'honneur d'informer le public qu'il paie par anticipation à l'échéance les coupons des fonds français, espagnols, autrichiens et tous fonds étrangers.

Comme par le passé, il achète les obligations du Crédit mobilier avant le visa.

COMPAGNIE
DES GLACES DE MONTLUÇON.

MM. les actionnaires sont prévenus : 1° que, à dater du 1er juillet prochain, il sera payé à la caisse de la Compagnie, 22, rue de la Douane, de dix heures à quatre, pour le premier semestre de 1853, un dividende de 12 fr. 50 c. sur toutes les actions de 500 fr., libérées antérieurement au 31 décembre 1852, et au *prorata* pour celles libérées postérieurement ;

2° Qu'à dater dudit jour, il sera payé pour le même semestre, au taux de 5 0/0, un dividende de 1 fr. 70 c. par action de la nouvelle émission (certificats provisoires).

CHEMIN DE FER DE **PARIS A LYON.** Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le deuxième coupon de dividende, fixé à 14 fr., représentant : 1° l'intérêt à 5 0/0 sur les 250 francs versés; 2° le quart des bénéfices de l'exploitation pendant la première année (1852), leur sera payé, à partir du 1er juillet 1853, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, tous les jours, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

MM. les actionnaires peuvent déposer, à l'avance, leurs coupons, à partir du 20 juin courant, de dix à trois heures.

Ils trouveront à l'administration tous les imprimés relatifs à ce service.

Le Secrétaire général de la Compagnie,

G. Réal.

CHEMIN DE FER DE **STRASBOURG A BALE.**

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de Wissembourg :

1° Que le troisième versement de 125 francs doit, aux termes de la souscription, être effectué au 30 juin 1853;

2° Que le coupon du deuxième semestre desdites obligations échoit à la même date et sera admis en déduction du versement.

La caisse de la Compagnie, n° 62, rue Richelieu, sera ouverte pour ces deux opérations à partir du 20 juin prochain, de 10 heures à 2 heures.

Conformément aux conditions de la souscription, à défaut du versement du troisième terme à l'époque précitée, le 30 juin 1853, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0, sans préjudice des droits réservés à la Compagnie, par l'art. 8 de l'acte d'emprunt, vis-à-vis les retardataires.

COMPAGNIE DU

CHEMIN DE FER DE L'OUEST.

Tirage des numéros des 78 obligations de l'emprunt du 7 mai 1852, sorties le 17 juin 1853.

22	3496	7529	9595
120	3758	7562	9713
447	3779	7605	9833
843	4054	7773	10148
977	4183	7826	10442
986	4328	7847	10464
1069	4743	7935	10805
1409	4818	7958	10820
1410	5431	8068	11014
1619	5403	8069	11062
1942	6190	8102	11116
2112	6443	8372	11214
2167	6514	8743	11317
2421	6570	8757	11460
2563	6609	8854	11464
2619	6885	9159	11699
2850	6929	9246	11745
3172	7217	9364	11756
3410	7257	9368	
3481	7303	9397	

Tirage des numéros des 20 obligations de l'emprunt du 5 août 1852, sorties le 17 juin 1853.

12,440	13,186	13,956	14,489
12,709	13,188	14,004	14,716
12,796	13,564	14,347	14,898
12,915	13,635	14,376	14,978
12,957	13,729	14,478	14,995

Les obligations de ces deux emprunts sont remboursables à 1,250 fr., à partir du 1er juillet 1853.

Cie DES CHEMINS DE FER DU **MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.** Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le deuxième versement, fixé à 150 fr. par action, devra être effectué soit en deux paiements, soit en un seul, à la volonté des actionnaires, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée au 1er juin prochain; néanmoins, MM. les actionnaires auront la faculté de ne verser que 50 fr. par action le 1er juin, et 100 fr. par action du 1er juin au 6 janvier 1854, et paieront dans ce cas 4 p. 0/0 d'intérêt sur cette dernière somme, à partir du 1er juin jusqu'au jour où ils auront versé.

Ceux de MM. les actionnaires qui auront complété le 2e versement de 150 fr. par action, recevront des actions définitives au porteur libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 1er juin prochain, les actions nominatives sur lesquelles le versement total n'aura pas été effectué ne seront plus transférables; la cession ne pourra en avoir lieu qu'après le complément du versement de 150 fr.

Les versements ci-dessus et l'échange des titres s'effectueront *à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme*, 22, de 10 à 3 heures, du 1er au 20 juin.

Les intérêts à 4 p. 0/0 sur les 100 versés pour 9 mois échus le 1er juin prochain, conformément à l'art. 43 des statuts, soit 3 fr. par action, seront déduits des sommes dont le versement est ci-dessus réclamé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE MONTEREAU A TROYES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de l'emprunt de la Compagnie, que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1853, soit 25 fr. par obligation, sera, sur la remise des coupons, et à partir dudit jour 1er juillet, payé au siège de la Société, rue d'Antin, n° 14, à Paris, de dix à trois heures, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Le Conseil d'administration rappelle en même temps, que les sept obligations portant les numéros 2778, 2319, 1807, 2467, 934, 936, 2254, qui ont été désignées pour être amorties dans le tirage au sort fait à l'assemblée générale des actionnaires, le 27 avril dernier, seront, à partir du 1er juillet, remboursées à raison de 1,250 fr. par obligation.

AVIS. MM. les actionnaires de la Société des mines, forges et hauts fourneaux d'Herserange et Moulaine sont priés de se présenter chez MM. Alliez-Grand et Cie, banquiers, rue de Trévise, n° 14, à partir du 25 courant jusqu'au 5 juillet prochain, pour échanger les titres provisoires d'actions contre des titres définitifs, et verser 125 francs, restant dus pour obtenir une action libérée de cinq cents francs.

Cet appel de fonds est la conséquence d'une importante commande de coussinets pour chemin de fer, acceptée par les gérants, et qui ajoute aux nombreuses entreprises de la Société un marché avantageux et de longue durée.

SOCIÉTÉ ANONYME DE

LA MANUFACTURE DE GLACES

d'Aix-la-Chapelle.

En exécution de l'art. 23 des statuts, le Conseil d'administration, dans sa séance du 29 mai dernier, en présence de Me Delpy, notaire royal, s'est complété par la nomination des deux nouveaux membres :

MM. marquis de Sassenay;
Simon Oppenheim.

Il se compose donc, ainsi qu'il suit, de :

MM. André *Kœchlin*, président, à Paris;
Guillaume *Ritz*, vice-président, à Aix-la-Chapelle;
A.-J.-Joseph *Périer*, à Paris;
Alphonse de *Rainneville*, à Paris;
Louis-Ernest *Musnier*, à Paris;
J.-B.-L.-Jules *Le Roux*, à Paris;
Charles *Nellessen-Kelleter*, à Aix-la-Chapelle;
John *Osborn*, à Aix-la-Chapelle;
Marquis de *Sassenay*, à Aix-la-Chapelle;
Simon *Oppenheim*, à Cologne.

Aix-la-Chapelle, le 8 juin 1853.

Le directeur général,

Henoch.

Compagnie de la Navigation à vapeur

du royaume des Deux-Siciles.

Service direct

DE MARSEILLE A NAPLES

En 48 heures

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS

à 5 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois

à une heure du soir.

Les Bâtiments de la Compagnie sont :

Le Vesuvio, *Le Capri*, *L'Ercolano* — de 300 chevaux.

Le Mongibello, *La Maria-Christina* — de 250 chevaux.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage.

A Paris, à M. O. Bernard, commissionnaire et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

A Marseille à MM. Claude Clerc et Cie, directeur, 18 rue de Breteuil, où au bureau des bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

LE SOUS-COMPTOIR **DES CHEMINS DE FER** fait des avances sur dépôt d'actions et d'obligations, ouvre des crédits en compte courant;

Il se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

Rue Bergère, 14.

FILATURE DE GAMACHES.

MM. les actionnaires de la filature de Gamaches sont prévenus que le troisième versement de 125 fr. par action devra se faire chez MM. Niederhofheim et Cie, 28, rue Trevise, à Paris, du 1er au 5 juillet.

Ce délai passé, aux termes de l'art. 14 des statuts, l'intérêt à 5 0/0 sera exigible.

CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les incertitudes politiques ont considérablement réduit depuis le commencement du mois, et surtout depuis la liquidation du 15, l'importance des opérations engagées à terme. La liquidation de quinzaine a offert un moyen naturel de clore les affaires d'un grand nombre de clients pour les actions de chemins de fer. Mais comme il n'y a pas pour la rente de liquidation avant la fin du mois, le parquet a dû chercher les moyens de mettre sa responsabilité à couvert, et de forcer les clients les plus fortement engagés à se liquider à l'avance; c'est ce qui a décidé la plus forte partie des escomptes qui ont eu lieu chaque jour depuis la bourse de vendredi dernier.

Nous avons encore eu depuis huit jours quelques bourses de découragement. On a essayé d'effrayer les porteurs de titres avec la circulaire Nesselrode, et l'on est parvenu, en effet, à faire retomber le 3 0/0 aux environs de 76. Mais cette première impression était déjà effacée à la bourse d'hier. La rente s'est relevée à 76 75. On ne doutait pas que l'empereur de Russie ne se décidât à rouvrir des négociations pour terminer à l'amiable le différend turco-russe.

La dernière liquidation de quinzaine avait donné de vives inquiétudes. On craignait qu'il n'y eût d'énormes différences à payer et qu'il n'en résultât quelque sinistre. Mais les paiements se sont bien passés.

De nouvelles levées de titres importantes ont eu lieu en liquidation. Ces titres ayant été acheté à de très-bas cours, se trouvent désormais entre les mains de capitalistes qui ne les remettront pas facilement en circulation.

On a été frappé, depuis six semaines, d'un fait qui prouve que l'opinion publique place maintenant les grandes lignes de chemins de fer au niveau de la rente sur l'Etat : c'est que les cours des actions suivent constamment les diverses oscillations du 3 0/0. Pour peu que la rente monte ou baisse de 10 c., les chemins sont demandés ou offerts avec une différence de 2 fr. 50 c., et depuis que les circonstances politiques ont déterminé une si forte baisse sur toutes les valeurs, on semble avoir complétement oublié les éléments qui peuvent favoriser une ligne plutôt qu'une autre. Cependant ce qui maintient surtout l'opinion des capitalistes en faveur des chemins de fer, c'est l'augmentation continuelle de leurs recettes. C'est assurément le point essentiel pour tout homme sérieux qui n'a cherché, en achetant des actions, qu'à faire un placement de capitaux. Qu'importe pour lui que telle action qu'il a achetée 950 fr., parce que les recettes lui assuraient à ce cours un produit de 6 0/0, que les cours soient tombés à 880 ou 890, si les recettes continuent à réaliser ses espérances et à confirmer ses calculs.

Les lignes qui donnent lieu, malgré la stagnation des affaires, aux opérations les plus suivies, sont Strasbourg, Lyon, le Nord et Orléans. D'importants achats ont eu lieu pendant toute la semaine sur ces différentes lignes. On ne doit pas oublier que l'on doit détacher, à partir du 4 juillet prochain, 10 fr. d'intérêt sur les actions de Strasbourg et 25 fr. 50 c. de dividende sur les actions du Nord. On commence aussi à escompter l'effet que devra produire l'ouverture de la section de Poitiers à Angoulême sur la ligne d'Orléans. Cette ouverture est toujours fixée au 15 du mois prochain, et elle va donner un développement considérable aux profits de la Compagnie.

Les actions des Docks ne se sont pas relevées. Elles ont fléchi à 10 et 12 fr. de perte, et elles se négociaient encore à ce cours à la dernière bourse.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 jusqu'à celle du 23 juin.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 77 10 à 76 25, elle a fermé à 76 60, elle a varié à terme de 77 30 à 76 10, elle est restée à 76 75.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 101 75 à 101 au comptant; elle est restée à 101 20 au comptant et à 101 40 à terme.

La Banque a monté de 2,660 à 2,675; elle est restée à 2,675.

Le Crédit mobilier a fléchi de 810 à 775; il est resté à 785.

Le Crédit foncier a fléchi de 740 à 700.

Les actions du Nord ont fléchi de 885 à 870; elles ont fermé à 880.

Strasbourg a fléchi de 890 à 877 50; il est resté à 891 25.

Lyon a fléchi de 905 à 880; et ferme à 892 50.

Orléans a fléchi de 1,047 50 à 1,040; il est resté à 1,050.

Rouen a fléchi de 1,025 à 995; il a fermé à 1,005.

Le Havre a fléchi de 470 à 460 ; reste à 460.

L'Ouest a fléchi de 705 à 700 ; reste à 700.

Cherbourg a fléchi de 605 à 600.

Bâle a fléchi de 342 50 à 340 ; reste à 340.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 737 50 à 717 50; il est resté à 725.

Dijon a fléchi de 540 à 515; il est resté à 525.

Gray a fléchi de 515 à 510; il est resté à 515.

Montereau a fléchi de 395 à 380; ferme à 380.

Le Midi a fléchi de 620 à 610 ; reste à 615.

Béziers s'est tenu à 500.

Dieppe a fléchi de 340 à 330.

Versailles a varié de 340 à 335.

Sceaux, 220 à 205; la Teste, 278 à 275.

Saint-Germain a fléchi de 1,590 à 1,555.

Samedi. — Les cours étaient fermes au début de la bourse, mais ils n'ont pas pu se soutenir. Les offres étaient devenues nombreuses à la clôture du parquet. Les chemins de fer suivent presque toutes les oscillations de la rente. Ils donnent lieu cependant à quelques achats importants au comptant. La rente 3 0/0 a fait 77 30, et elle est restée à 77 au comptant; elle a varié à terme de 77 25 à 76 95 ; le 4 1/2 0/0 a varié de 101 75 à 101 30 au comptant, et de 101 70 à 101 30 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 805 à 795 ; le Nord, de 890 à 878 75; Strasbourg, de 900 à 892 50 ; Lyon, de 905 à 900; Orléans, de 1,050 à 1,045 ; Rouen, de 1,025 à 1,012 50. Le Havre a fait 470; Bâle, 345. Lyon à la Méditerranée a varié de 735 à 730 ; l'Ouest, de 715 à 710. Cherbourg était à 617 50 ; Dijon, à 525; le Midi, à 610 ; Montereau, à 395 ; Béziers, à 500 ; Dieppe, à 335; Gray, à 520; Versailles, à 340; St-Germain, à 1,580; la Teste, à 270; Sceaux, à 340.

Lundi. — La bourse était mauvaise. Toutes les valeurs ont éprouvé une forte baisse. Cependant il y avait un peu de reprise à la clôture. La rente 3 0/0 a fait 76 25 et 76 50 au comptant, et 76 10 à 76 50 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi à 101 45 au comptant et à 101 à terme. La Banque s'est tenue à 2,675 ; le Crédit mobilier, à 775; le Crédit foncier, à 740; le Comptoir d'escompte, à 665. Le Nord a varié de 865 à 870; Strasbourg, de 877 50 à 881 25; Lyon, de 880 à 885; Lyon à la Méditerranée, de 725 à 730; Orléans, de 1,037 50 à 1,040 ; Rouen, de 1,005 à 997 50 ; le Havre, de 470 à 460. Bâle a fait 340. L'Ouest a varié de 700 à 715; Cherbourg, de 605 à 600; le Midi, de 615 à 612 50. Dijon a fait 525; Gray, 515; Versailles, 335 ; la Teste, 275 ; Sceaux, 210.

Mardi. — Les cours ont un peu repris faveur, mais il y avait peu d'affaires et beaucoup d'hésitation parmi les spéculateurs. Les demandes commençaient à reparaître un peu avant la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 05 à 76 45 et a monté à terme de 25 à 76 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 25 à 101 40, et à terme de 10 à 101 50. La Banque a fléchi de 5 à 2,670. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 785; le Nord, de 10 à 880; Strasbourg, de 8 75 à 890; Lyon, de 15 à 900. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 40 à 720; l'Ouest, de 10 à 705. Orléans a monté de 10 à 1,050; Rouen, de 2 50 à 1,000; le Havre, de 5 à 465; le Midi, de 2 50 à 615; Gray, de 2 50 à 517 50, Dieppe, de 2 50 à 332 50. Saint-Germain a fait 1,580; Cherbourg, 600; Dijon, 525; la Teste, 275; Sceaux, 205; Versailles, 335 ; Bâle, 340.

Mercredi. — Le comptant était toujours très-bien tenu par suite des escomptes, mais la spéculation continuait à vendre, malgré la note russe, qui avait fait espérer des cours plus favorables. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 76 60, et a fléchi à terme de 45 à 76 30 ; la rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 c. à 101 au comptant, et de 30 c. à terme à 101 20. La Banque a fléchi de 5 à 2,665 ; le Crédit mobilier, de 2 50 à 782 50 ; le Crédit foncier, de 5 à 700; les actions du Nord, de 375 à 386 25 ; Strasbourg, de 10 à 880 ; Lyon, de 10 à 890 ; Lyon à la Méditerranée a monté de 5 à 725. Rouen a fléchi de 5 à 925. Orléans est resté comme la veille à 1,050 ; le Havre, à 465 ; Bâle, à 365; Cherbourg, à 600 ; le Midi, à 615 ; Gray, à 515; l'Ouest à 703. Versailles a fait 340 ; Sceaux, 205 ; Dieppe, 335.

Jeudi. — La bourse a été très-bonne. Toutes les valeurs se sont raffermies. On paraissait rassuré au sujet de la portée de la note russe, et les cours de la rente étaient soutenus par les escomptes. La rente 3 0/0 a varié de 77 à 76 50 au comptant, et de 76 45 à 75 75 à terme; le 4 1/2 0/0, de 101 70 à 101 50 au comptant, et de 101 50 à 101 40 à terme. La Banque a fait 2,770 ; les actions du Crédit mobilier, de 780 à 785 ; le Nord, de 877 50 à 888 ; Strasbourg, de 837 50 à 891 25 ; Lyon, de 900 à 892 50 ; Lyon à la Méditerranée, de 725 à 720 ; l'Ouest, de 705 à 700 ; Saint-Germain a été coté à 1,575 ; Orléans, de 1,045 à 1,050 ; Rouen, de 1,000 à 1,005 ; le Havre, de 465 à 460 ; Bâle, de 340 à 315. Cherbourg a fait 600 ; Dijon, 525 ; le Midi, 625 ; Montereau, 380 ; Gray, 515 ; Versailles, 335; Béziers, 500; la Teste, 275; Sceaux, 205.

Vendredi. — La bourse a été excellente. Les affaires n'étaient pas très-animées; mais les cours, qui étaient en hausse à l'ouverture, se sont soutenus jusqu'à la fin. La rente 3 0/0 a varié de 77 à 77 20 à terme; le 4 1/2 0/0, de 101 60 à 101 75. La Banque a fait 2.680 ; le Crédit mobilier, 795 à 800 ; les actions du Nord, 837 50 à 890 ; Strasbourg, 895 à 900 ; Lyon, 900 à 905 ; Orléans, 1,055 à 1,065 ; Rouen, 1,010 à 1,015 ; le Havre, 465 à 470 ; Bâle, 345 à 347 50; l'Ouest, 712 50; Lyon à la Méditerranée, 725 et 727 50 ; le Midi, 620 et 617 70 ; Versailles, 335 et 340 ; Saint-Germain, 1,580.

J. Mirès.

Actions émises par les Compagnies des Chemins de fer.

Longueur expl.	Longueur totale	Durée de la conc.	Nombre des actions.	Valeur d'émiss.	Somme payée à ce jour	Intérêts et Dividende payés à chaque act. pour l'année 1851.	Époques de jouissance	NOMS des lignes.
710	313'	99	400,000	400	tout.	11 fr. 30 p. [illegible]	janv. 1853	Nord
tout.	137	98	72,000	500	tout.	50 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Rouen
tout.	93	97	40,000	500	tout	23 fr. 50 p. 1 an.	mars 1853	Rouen au Havre
tout.	51	94	34,000	500	400	5 fr. 30 pour 1 an.	janv. 1853	Dieppe et Fécamp
»	»	98	60,000	500	100	3 p. 100 (1)	juill. 1853	Caen et Cherbourg
tout.	26	89	18,000	500	tout.	62 fr. 50 p. 1 an.	janv. 1853	St-Germain
tout.	17	89	20,000	500	tout.	7 fr. 50 p. 6 m.	juill. 1853	Versailles (r. g.)
119	»	99	80,000	500	250	21 fr. p. 1 an.	avril 1853	Ouest
tout.	11	68	6,000	500	tout.	néant.	»	Paris à Sceaux
874	1362	99	300,000	500	tout.	48 f. 40 c. p. 1 an.	janv. 1853	Cie d'Orléans
627	660	99	250,000	500	tout.	33 f. p. 1 an.	janv. 1853	Paris à Strasbourg
141	138	99	81,000	350	tout	14 fr. p. 1 an.	janv. 1853	Strasbourg à Bâle
»	175	99	32,000	500	250	4 p. 100 (1)	janv. 1853	Blesme à Gray
263	313	99	240,000	500	250	5 p. 100 (5).	janv. 1853	Paris à Lyon
tout.	100	99	40,000	500	tout	5 40. (4).	»	Montereau à Troyes
»	»	99	5,300	500	»	3 p. 100 (1).	»	Provins aux Ormes
»	127	99	33,500	500	250	5 p. 100 (1).	janv. 1853	Dijon à Besançon
tout.	67	perp	2,300	5,000	tout.	458 fr. p. 1 an.	janv. 1853	St-Étienne à Lyon
»	»	»	400	»	»	1354 fr. p. 4 an.	janv. 1853	nos (3) d'industrie.
»	»	99	80,000	500	300	5 p. 1 an (3).	janv. 1853	Lyon à la Méditerr.
»	750	99	134,000	500	100	4 p. 100 (1).	avril 1853	Chemins du Midi
tout.	55	98	10,000	500	tout.	néant.	»	Bordeaux à La Teste
tout.	68	perp.	15,000	1/12,000	tout.	néant.	»	Andrézieux à Roanne
tout.	40	80	15,500	4,000	tout.	40 fr. par an.	févr. 1853	Naples à Castellamare
tout.	50	90	5,400	500	tout.	27 50 p. 1 an.	janv. 1853	Anvers à Gand
»	»	»	»	»	»	»	»	Charleroi

(1) Pendant la durée des travaux. (3) Plus le dividende.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 p. 100.

Bourse de Paris, Cours du 18 au 24 juin 1853.

NOMS des lignes.	18 comp.	18 terme	20 comp.	20 terme	21 comp.	21 terme	22 comp.	22 terme	23 comp.	23 terme	24 comp.	24 terme
Nord	878 75	882 50	870 »»	870 »»	880 »»	880 »»	876 25	872 50	880 »»	875 »»	890 »»	890 »»
Paris à Rouen	1012 50	1010	997 50	1003	1010 »»	1000	995	995 »	1005	1005	1015	1025
Rouen au Havre	470 »»	»»	460 »»	466 »»	465 »»	465 »»	463 »	478 »»	460 »	466 »	470 »»	478 »»
Dieppe et Fécamp	335 »»	»	330 »»	»	332 50	»»	335 »»	»	330 »»	»	336 25	»
Caen et Cherbourg	607 50	607 50	600 »»	607 50	600 »»	604 »»	600 »»	602 50	600 »	600 »»	603 »	603 »»
St-Germain	1338	1330	»	»	1335	»	»	»	1374 »»	1375 »»	1380	»
Versailles (r. g.)	340 »»	»	338 »»	»	335 »»	»	340 »»	»	335 »»	»	348	»
Ouest	700 »»	710 »»	715 »»	720 »»	703 »»	705 »»	700 »»	703 »»	700 »»	705 »»	710 »»	715 00
Paris à Sceaux	215 »»	»	210 »»	»	205 »»	»	205 »»	»	205 »	»	228	»
Cie d'Orléans	1045 »»	1050	1040	1043	1030 »	1080	1050	1052 50	1060 »»	1058 »»	1065	1065
Paris à Strasbourg	892 5	893 »»	881 25	882 50	890 »»	895 »»	888 »»	890 »»	891 25	893 »»	900 00	902 50
Strasbourg à Bâle	345 »»	345 30	340 »»	340 »»	340 »	»»	340 »»	340 »»	345 »»	340 »»	345 »»	345 »»
Blesme à Gray	520 »»	»	515 »	» »»	517 50	»»	518 »»	»	516 »»	»	516 »	»
Paris à Lyon	900 »»	900 »»	895 »»	890 »»	900 »»	905 »»	890 »»	895 »»	892 50	897 50	905 »»	905 »»
Montereau à Troyes	395 »»	390 »»	»»	375 »»	»»	373 »»	» »»	375 »»	380 »»	388 »»	»	»
Provins aux Ormes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dijon à Besançon	335 »»	»	325 »»	»»	325 »»	»	» »»	»»	325 »»	»	335 »»	»
St-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
nos (3) d'industrie.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lyon à la Méditerr.	737 »»	730 »»	740 »»	725 »»	720 »»	725 »»	725 »»	720 »»	725 »»	720 »»	727 50	730 00
Chemins du Midi	610 »»	615 »»	612 50	615 30	615 »»	615 »»	616 »»	615 55	613 »»	618 »»	617 50	620 »»
Bordeaux à La Teste	270 »	»	275 »»	»	275 »»	»	»	»	275 »»	»	276 »	»
Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Naples à Castellamare	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Anvers à Gand	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 3 0/0	77 »»	76 95	76 5[illegible]	76 50	76 40	76 70	76 60	76 80	76 »»	76 75	77 00	77 20
Rentes 4 1/2 0/0	101 30	101 30	101 15	101 »»	101 45	101 50	101 »»	101 20	101 20	101 40	101 75	101 6[illegible]
Banque de France	2675 »	»	2670 »»	»	2670	»	2665 »»	»	2670 »	»	2680 »	»
Crédit mobilier	795 »»	787 50	778 »»	780 »»	7[illegible]5 »»	790 »»	782 50	778 »»	788 »»	787 50	800 »»	800 »»
Comptoir national	670 »	»	667 »»	»	660 »»	»	660 »»	»	655 »»	»»	660 »»	650 »»
Banque Foncière	»»	725 »»	710 »»	715 »»	705 »»	705 »»	708	700	700 »»	694 »»	710 »»	690 »
Do Obligations (Cert.)	1057 50	»	1050 »	»	1050 »»	»	1080	»	10[illegible] »»	»»	1055 »	1040

Obligations émises par les Compagnies de chemins de fer. — Cours du 18 au 24 juin 1853.

Date de l'emprunt	Nombre d'oblig.	Durée de l'amortiss.	Prix d'émis.	Som. pay. à ce jour.	Prix de rembour	Intérêts six mois	Époques des tirages.	Dates des paiements.	Noms des Compagnies	18	20	21	22	23	24
1851.	150,000	75 ans.	333	tout.	500	7 50	avril	janv. juill.	Nord-Boulogne	363 »»	363 »»	363	368 »»	368 »»	363 »»
Do	30,000	50 —	1,030	tout.	1250	25	décembre	oct. avril.	Paris à Lyon	»	1120 »»	1130 »»	1120 »»	1110	1115 »
1852.	80,000	80 —	333	250	625	12 50	»	Do Do	Lyon à la Méditerranée 5 0/0	540 »	533 »»	535 »»	535 »	535	535 »
1853.	152,353	55 —	»	tout.	5[illegible]6	7 50	»	janv. juill	Do Nouvelles 3 0/0	343 20	»	348	340 »»	3[illegible]8 »	348 »
Do	2,500	50 —	575	tout.	1,250	35	ass. génle	janv. juill.	Montereau à Troyes	» »	»	»	»	»	»
Do	30,000	99 —	500	375	510	12 50	ass. génle	déc. juin.	Paris à Strasbourg	560 »	560	560	538 75	538 75	538 75
1843.	11,431	43 —	1,125	tout.	1,250	28	Do	janv. juill.	St-Germain (nouvelles)	»	»	» »	»	»	1140
Do	6,204	43 —	1,250	tout.	1,250	25	»	Do Do	Versailles (rive droite)	»	»	» »	1030	»	»
1845.	4,408	50 —	1,0[illegible]5	tout.	1,250	55	»	Do Do	Ouest	1120	»	»	1120	1120 »	1130
1841.	7,318	50 —	1,105	tout.	1,250	25	»	Do Do	Saint-Étienne à Lyon	»	»	»	»	»	»
1850.	8,954	75 —	1,375	tout.	1,250	55	»	Do Do	Do (2e émission)	»	»	»	»	»	»
1842	8,[illegible]	47 —	1,125	tout.	1,250	28	décembre.	Do Do	Paris à Orléans	1160	» »	1160	»	»	»
1848.	10,333	83 —	750	tout.	1,250	55	Do	Do Do	Do Nouvelles 1848	»	»	»	1145	» »	»
1852.	130,000	98 —	310	140	500	7 50	»	janv. juill.	Do Nouvelles 1852	355 »»	355 »»	357 50	355 »»	353 »»	353
1845.	8,887	75 —	1,000	tout.	1,250	55	décembre	Do Do	Paris à Rouen	»	»	»	938	930	933
1847.	4,965	55 —	1,000	tout.	1,250	26	»	Do Do	Do Nouvelles	1100	1105	»	1100	»	1100
1848.	15,000	75 —	1,000	tout.	1,200	28	Do	mars. sept.	Rouen au Havre	1090	1090	1096	1090	1080	1090
1848	5,000	57 —	800	tout.	1,250	50	Do	Do Do	Do Nouvelles	»	»	»	1242 50	1242 50	1242 50
1843.	2,775	47 —	1,100	tout.	1,250	28	mars.	avril. oct.	Strasbourg à Bâle	»	»	» »	»	»	»
1852.	20,000	50 —	300	250	625	12 50	Do	»	Do Nouvelles	»	»	335	340	340	330
1841.	4,000	» —	500	tout.	500	12 50	mars.	avril. oct.	Andrézieux à Roanne	»	»	»	»	»	»

Cours des Chemins de fer français à Londres, du 17 au 23 juin. Calculés au change fixe de 25 fr. par livre sterling

NOMS DES LIGNES.	17	18	20	21	22	23
Nord	898 75 à 902 50	887 50 à 900 »»	875 »» à 890 »»	868 75 à 873 »»	868 75 à 881 25	887 50 à 893 25
Paris à Strasbourg	880 »» à 893 75	862 50 à 887 50	860 »» à 898 »»	875 30 à 881 25	881 25 à 887 50	8 7 50 à 893 75
Cie d'Orléans	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1025 » à 1075 »
Paris à Rouen	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1050 »»	1000 »» à 1045 »»	975 »» à 1025 »»	975 00 à 1025 »»	975 »» à 1076 »»
Rouen au Havre	462 50 à 487 50	461 50 à 487 50	462 50 à 487 50	462 50 à 487 50	462 50 à 472 »»	462 50 à 487 50
Lyon	818 »» à 812 50	906 25 à 900 »»	890 »» à 900 »»	883 [illegible] à 880 »»	887 50 à 900 »»	890 »» à 837 50
Ouest	» » à » »	» » à » »	» » à »	» » à » »	» à » »	» » à » »

O. (papier) offert. **DERNIERS COURS DES ACTIONS DE SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.** A. (argent) demandé.

Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	D. Cours	Dénomination.	Pair.	Dern. Cours
Caisse Béchet, Dethomas et Ce.	500	550 »»	Écharcon ... Papeterie	1000	1000	Gaz de Wazemmes	500	150	Sécurité ... mar.	5000	26 0/0 b.
— Leroy, de Chabrol et Ce.	1000	1150	Essonne ... Papeterie	1000	»	— d'Arles 1re série	100	90 »	Sauvegarde ... mar.	5000	6 1/2 0/0 b.
— Paton	25	30	[illegible] ... Asph.	1000	403	— — 2e série	100	43 »	Océan ... mar.	5000	25 0/0 b.
— Courtois	50	43 75	Monceaux-sur-Sambre. Forg.	1000	1800	— de Besançon	440	325 »	Nationale ... Inc.	5000	430 0/0 b.
Sambre à l'Oise ... canal.	1000	510	Aveyron (Decazeville). Forg.	3000	4700 »	— de Boulogne (Paris)	1000	250 »	Générale ... Inc.	5000	55.000
Sambre franç. canalisée	500	1500 »	Maubeuge (Nord) ... Forg.	500	800	— de Versailles	500	525	Union ... Inc.	5000	67 0/0 b.
[illegible] ... (cuivre).	100	500	Alais ... Forg.	2000	1200	— Cherbourg	500	100	France ... Inc.	5000	45 0/0 b.
Vieille-Montagne ... (zinc).	200	1215	Châtillon et Commentry. Forg.	1000	108[illegible]	Messageries impériales.	10000	40000	Phénix ... Inc.	1000	5400 »
Prusse Rhénane ... (zinc).	375	1140	Providence ... Forg.	1000	1102	—— Caillard	1000	850	Providence ... Inc.	2500	55 0/0 b.
Meuse ... (zinc).	250	410	Herserange. N. libér. ... Forg.	500	405	Gondoles parisiennes	50	160 »	Urbaine ... Inc.	5000	76 0/0 b.
Stolberg ... (zinc).	750	11[illegible]5	Rhône du s oc. act. N. libér.	500	504	Omnibus (Entr. génér.)	1000	2[illegible]00	Confiance ... Inc.	5000	4 1/4 0/0 b.
Mouzaïa (Algérie) ... cuivre.	100	46 »	Valentin-Cocq ... Usine.	500	530	Omnibus (rive gauche).	250	250 »	Event. d'Avignon	34 50	»
Blanzy ... charb.	500	600	Soc. Cail et Ce ... Usine.	1000	1825	Favorites ... Omnibus.	500	2000	— de Cette	19	»
Chalonnes ... charb.	1000	1100	Christofle ... Usine.	500	510	Hirondelles ... Omnibus.	1000	505	— de Fampoux	25	»
Chazotte ... charb.	1/3500	485	Tuyaux de Chameroy. Usine.	500	750 »	Orléanaises ... Omnibus.	1000	500	Glaces d'Oignies. Belg.	1000	1025
Charbonnages belges	500	300	Télégraphe sous-marin	50	25 »	[illegible] ... Omnibus.	500	540	— d'Aix-la-Chap.	375	495 50
Pont-de-Loup (sud) ... charb.	1000	240	Gaz anglais ... (Paris)	2500	6000 »	Compagnie gén. ... Pet. V.	500	875 »	— de Montluçon	500	5[illegible]7
Mines de la Loire ... charb.	1/6700	870 »	— français ... (Dito)	500	1055	Jestrées ... Pet. voit.	500	640 »	Docks	250	235
Centre-du-Flénu ... charb.	1000	173	— parisien ... (Dito)	1000	1275 »	[illegible] ... Pet. voit.	500	530 »	Journaux réunis	500	510
Long-pendu ... charb.	500	»	— de Belleville libérés	500	1300 »	Sylphides ... Pet. voit.	500	530	Maberly (Amiens)	500	920
Épinac ... charb.	1/2 400	540	— du Nord (Batign.)	500	640 »	Générale ... Ass. mar.	12500	40 0/0 b.	Cohin (Frévent)	500	630
Haute-Loire ... charb.	500	280	— de l'Ouest (Passy)	500	775	Lloyd français ... mar.	6000	[illegible]	Gamaches	500	450
Montchanin ... charb.	3000	4000	— de l'Est (Vincen.)	500	1000	Union des ports ... mar.	5000	12 0/0 b.	Pal. de Cristal	100	146 25
[illegible] ... charb.	1/1 500	800	— de [illegible]	»	»	[illegible] ... Assur. mar.	5000	12 0/0 b.	Richer	500	165

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce., RUE BERGÈRE, 20. *L'un des Directeurs*, AD. BLAISE (des Vosges).



